

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505884>

CANADA PARLIAMENT
1 2

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 40

Thursday, January 28, 1982

Tuesday, February 2, 1982

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 40

Le jeudi 28 janvier 1982

Le mardi 2 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled "Proposed Domestic Air Carrier
Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

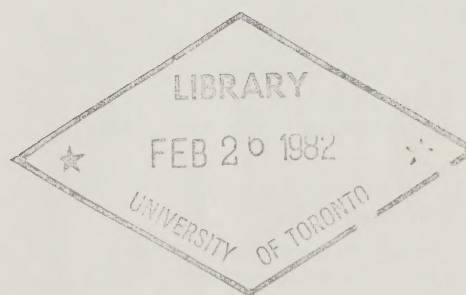
Le document intitulé «Politique concernant le transport
aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Deniger

Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Fisher
Massé
Mayer

Messrs. — Messieurs

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

McDermid
McRae
Nowlan
Scott (*Hamilton—*
Wentworth)

Shields
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, January 27, 1982:

Mr. Ellis replaced Mr. Reid (*St. Catharines*);
Mr. McKnight replaced Mr. McCain.

On Thursday, January 28, 1982:

Mr. Skelly replaced Mr. Heap;
Mr. McDermid replaced Mr. Forrestall.

On Tuesday, February 2, 1982:

Mr. Siddon replaced Mr. McKnight;
Mr. Shields replaced Mr. Oberle.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 27 janvier 1982:

M. Ellis remplace M. Reid (*St. Catharines*);
M. McKnight remplace M. McCain.

Le jeudi 28 janvier 1982:

M. Skelly remplace M. Heap;
M. McDermid remplace M. Forrestall.

Le mardi 2 février 1982:

M. Siddon remplace M. McKnight;
M. Shields remplace M. Oberle.

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, December 15, 1981

ORDERED,—That the Standing Committee on Transport be empowered to study and report to the House no later than March 5, 1982 its recommendations with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981."; and

That during the consideration of the aforementioned study, the Committee be empowered to retain such professional, clerical and stenographic help as may be required.

ATTEST:

Le greffier de la Chambre des communes

C.B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 15 décembre 1981

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports soit habilité à étudier le document intitulé: «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981» et à faire rapport à la Chambre de ses recommandations à son sujet avant le 5 mars 1982; et

Que, pendant l'étude susmentionnée, le Comité soit habilité à retenir les services des employés professionnels, commis et sténographes dont il a besoin.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 28, 1982

(66)

[Text]

The Standing Committee on Transport met *in camera*, at 10:14 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Cambell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Fisher, Maltais, Nowlan, Skelly and Turner.

The Order of Reference, dated Tuesday, December 15, 1981, being read as follows:

ORDERED,—That the Standing Committee on Transport be empowered to study and report to the House no later than March 5, 1982 its recommendations with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981."; and

That during the consideration of the aforementioned study, the Committee be empowered to retain such professional, clerical and stenographic help as may be required.

The Chairman presented the EIGHTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Wednesday, January 27, 1982, to plan its future business and has agreed to make the following recommendations:—

1. The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

(a) That the Chairman be authorized to issue a Press Release announcing that the Committee will conduct public hearings on the above document during the month of February 1982.

(b) That those organizations, firms and individuals who wish to submit a brief and/or appear before the Committee be advised to inform the Clerk of the Committee of their intentions by February 8, 1982.

(c) That a deadline of February 28, 1982 be set for the submission of briefs.

(d) That the Committee reserves the right to select witnesses who will be invited to appear.

(e) That the Clerk of the Committee be authorized to distribute all documents including briefs in the language received to the initial membership of the Committee with the translations to follow.

(f) That, when deemed necessary, reasonable travelling and living expenses be authorized to be paid to witnesses who have been requested to appear and a limit of two (2) per organization be set for this purpose.

(g) That this Committee retain the services of the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade, effective from January 4, 1982, to assist in the

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 JANVIER 1982

(66)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à huis clos à 10h 14 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Cambell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Fisher, Maltais, Nowlan, Skelly et Turner.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mardi 15 décembre 1981:

IL EST ORDONNÉ,—Que le Comité permanent des transports soit habilité à étudier le document intitulé: "Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981" et à la Chambre de ses recommandations à son sujet avant le 5 mars 1982; et

Que, pendant l'étude susmentionnée, le Comité soit habilité à retenir les services des employés professionnels, commis et sténographes dont il a besoin.

Le président présente le HUITIÈME RAPPORT du sous-comité du Programme et de la Procédure suivant:

Le Sous-comité s'est réuni le mercredi 27 janvier 1982, pour planifier ses activités futures, et a convenu de faire les recommandations suivantes:—

1. Le document intitulé: "Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981".

a) Que le président soit autorisé à publier un communiqué annonçant que le comité tiendra des audiences publiques sur le document ci-dessus mentionné durant le mois de février 1982.

b) Que les organismes, entreprises et particuliers qui désirent soumettre un mémoire et/ou comparaître devant le Comité soient informés de l'obligation d'aviser le greffier du Comité de leur intention avant le 8 février 1982.

c) Que l'on fixe le 28 février 1982 comme date limite de présentation des mémoires.

d) Que le Comité se réserve le droit de choisir les témoins qui seront invités à comparaître.

e) Qu'on autorise le greffier du Comité à distribuer aux membres équi faisaient initialement partie du Comité tous les documents y compris les mémoires, dans la langue dans laquelle ils ont été reçus. La traduction de ces documents suivra.

f) Qu'il soit autorisé, au besoin, de rembourser les frais raisonnables de déplacement et de séjour aux témoins qui sont priés de comparaître, mais ce, pour tout au plus deux (2) représentant par organisme.

g) Que ce Comité retienne les services du Centre parlementaire pour les Affaires étrangères et le Commerce extérieur, à compter du 4 janvier 1982, afin de

consideration of its Order of Reference, dated December 15, 1981, entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

(h) That any changes made to the financial terms in the contract between the House of Commons and the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade shall required the approval of the Sub-committee.

(i) That the Clerk of the Committee be authorized to set up a schedule of meetings for the month of February 1982.

Seating arrangements for the witnesses:

That henceforth for all Committee meetings the witnesses occupy the table opposite the Head Table instead of sitting at the right hand side of the Chairman at the Head Table, as has been the present practice.

Mr. Campbell (*LaSalle*), seconded by Mr. Turner, moved,—That the EIGHTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

After debate thereon, the EIGHTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure was concurred in.

It was unanimously agreed,—That the Minutes of the *in Camera* meeting be printed in *tot-o*.

At 10:42 o'clock a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, FEBRUARY 2 1982

(67)

The Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Fisher, Mayer, Nowlan, Siddon, Skelly and Turner.

Other Member present: Mr. McKenzie.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Gary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation consultant and Mr. Timothy Denton, lawyer and consultant in regulatory matters.

Witnesses: From the Department of Transport, Canadian Air Transportation Administration: Mr. Richard P. St-John, Deputy Administrator and Mr. J.A.A. Lovink, Director, Domestic Policy Air. *From the Department of Consumer and Corporate Affairs, Bureau of Competition Policy:* M. Lawson Hunter, Director of Investigation and Research; Mr. D.A. Dawson, Director, Regulated Section Branch and Dr. D.F. McKinley, Director, Research and International Relations Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

faciliter l'étude de son ordre de renvoi du 15 décembre 1981, intitulé, "Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981".

h) Que toute modification apportée aux dispositions financières du contrat entre le Chambre des communes et le Centre parlementaire pour les Affaires étrangères et le Commerce extérieur soit soumis à l'approbation du sous-comité.

i) Que le greffier du Comité soit autorisé à établir un horaire de réunions pour le mois de février 1982.

Attribution des places des témoins:

Que dorénavant, les témoins s'assoient à la table qui se trouve en face de la table principale au lieu de siéger à la droite du président, comme cela se fait à l'heure actuelle.

M. Campbell (*LaSalle*), appuyé par M. Turner, propose,—Que le HUITIÈME RAPPORT du sous-comité du Programme et de la Procédure soit adopté.

Après débat, le HUITIÈME RAPPORT du sous-comité du Programme et de la Procédure est adopté.

Il est convenu à l'unanimité,—Que le Procès-verbal de la séance tenue à huis clos soit imprimé en entier.

A 10h 42, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 2 FÉVRIER 1982

(67)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h 35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Fisher, Mayer, Nowlan, Siddon, Skelly et Turner.

Autre député présent: M. McKenzie.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des Affaires étrangères et du Commerce extérieur: M. Gary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien et M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements.

Témoins: Du ministère des Transports, Administration canadienne des transports aériens: M. Richard P. St-John, administrateur adjoint et M. J.A.A. Lovink, directeur, Politique nationale air. *Du ministère de la Consommation et des Corporations, Bureau de la politique de la concurrence:* M. Lawson Hunter, directeur des enquêtes et recherches; M. D.A. Dawson, directeur, Direction des industries réglementées et M. D.F. McKinley, directeur, Direction de la recherche et des relations internationales.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981».

Mr. Lovink from the Department of Transport, Canadian Air Transportation Administration made an audio-visual presentation and answered questions

At 11:09 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:17 o'clock a.m. the sitting resumed.

Mr. Hunter from the Department of Consumers and Corporate Affairs, Bureau of Competition Policy, made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:40 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(68)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Mayer, McRae, Nowlan, Siddon, Skelly and Turner.

Other Members present: Mrs. Côté and Mr. McKenzie.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Gary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation consultant and Mr. Timothy Denton, lawyer and consultant in regulatory matters.

Witnesses: From the Economic Council of Canada: Mr. David W. Slater, Chairman and Mr. Bob Jenness, Senior Policy Advisor.

Mr. Slater made a statement and, with the other witness, answered questions.

A 5:35 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Wednesday, February 3, 1982.

M. Lovink du ministère des Transports, Administration canadienne du transport aérien fait une présentation audio-visuelle et répond aux questions.

A 11h 09, le Comité suspend ses travaux.

A 11h 17, le Comité reprend ses travaux.

M. Hunter, du ministère de la Consommation et des Corporations, Bureau de la politique de concurrence, fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 12h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(68)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h 45 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Mayer, McRae, Nowlan, Siddon, Skelly et Turner.

Autres députés présents: M^{me} Côté et M. Prud'homme.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des Affaires étrangères et du Commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Gary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien et M. Timothy Denton, avocat et conseiller en questions réglementaires.

Témoins: Du Conseil économique du Canada: M. David W. Slater, président et M. Bob Jenness, conseiller général.

M. Slater fait une déclaration et répond aux questions.

A 17h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 3 février 1982, à 15h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, February 2, 1982

• 0936

The Chairman: Order, please.

The committee can hear evidence without a quorum being present provided that there are representatives from both the government party and the Official Opposition. Therefore we shall call the meeting to order and proceed with our order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services)*, August, 1981.

I would like to welcome to our committee this morning Mr. St-John, the Deputy Administrator for Air Administration in the Department of Transport. I will ask him in a moment to introduce his other witnesses, but before I do that I would like to take the opportunity to introduce to members of the committee who have not already met them the advisers to our committee for this reference. We have engaged the services of the Parliamentary Centre under Mr. Peter Dobell. With him at the table are Mr. Tim Denton, Mr. Gary Swoveland and Mr. Robert Obadia. These gentlemen we will be seeing a lot of in the next five weeks or so.

I think all members of the committee have received our proposed agenda for the month. As you can see, we are going to be having a lot of meetings. I would ask members to keep their schedule as clear of other things as possible. I know how impossible that request is, but we must proceed with a great deal of urgency with our reference to meet our deadline.

I would now invite Mr. St-John to introduce his colleagues and ask them to make a brief opening statement.

Mr. St-John, please.

Mr. Richard P. St-John (Deputy Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman. It is a great pleasure for me and my colleagues to be here this morning, to have an opportunity to speak to the Proposed Domestic Air Carrier Policy.

I would like to introduce my team without further ado so that we can get to the substance of the issue: Mr. Hans Lovink, Director of Domestic Air Policy; Mr. Roland Dorsay, a Senior Policy Adviser; and Mr. John Platts, who is going to be guarding the Vu-graph, also a Senior Policy Adviser.

So I would like to ask Mr. Hans Lovink to make this presentation on the Proposed Domestic Air Carrier Policy.

The Chairman: Mr. Lovink, please.

Mr. J.A.A. Lovink (Director, Domestic Policy Air, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 2 février 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Le Comité peut entendre des témoignages sans qu'il y ait quorum pourvu qu'il y ait des représentants du parti au pouvoir et de l'opposition officielle. Nous allons donc commencer la séance et entamer notre Ordre de renvoi portant sur le document intitulé «Projet de politique concernant le transport aérien intérieur (service à taux unitaire), Août 1981.»

J'aimerais souhaiter la bienvenue ce matin à M. St-John, administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports. Je vais lui demander de présenter les autres témoins, mais au préalable, je profite de l'occasion pour présenter aux membres du Comité les conseillers qui nous aideront dans nos travaux. Nous avons retenu les services du Centre parlementaire dirigé par M. Peter Dobell. Il est accompagné par MM. Tim Denton, Gary Swoveland et Robert Obadia. Nous les verrons beaucoup au cours des cinq prochaines semaines.

Je crois que tous les membres du Comité ont reçu le projet de programme pour le mois. Comme vous le voyez, nous allons tenir un grand nombre de réunions. Je vous demanderai de vous garder de prendre trop d'engagements. Je sais qu'il est pratiquement impossible d'accéder à une telle demande, mais si nous voulons respecter notre échéance, il nous faudra nous hâter.

J'invite à présent M. St-John à nous présenter ses collègues et à faire une brève déclaration en guise de préambule.

Monsieur St-John, à vous la parole.

M. Richard P. St-John (administrateur adjoint, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un grand plaisir pour mes collègues et moi-même de vous entretenir ce matin du Projet de politique concernant le transport aérien intérieur.

Je vais vous présenter mon équipe afin de passer, sans plus attendre, à l'étude de la question: M. Hans Lovink, directeur, Politique nationale de l'Air; M. Roland Dorsay, conseiller principal; M. John Platts, qui s'occupera du projecteur, conseiller principal lui aussi.

Je vais demander à présent à M. Hans Lovink de nous présenter son exposé sur la politique de transport aérien intérieur.

Le président: Monsieur Lovink.

M. J.A.A. Lovink (directeur, Politique nationale de l'Air, Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

[Text]

Ladies and gentlemen, with your permission, I would like to make a brief presentation outlining the thinking that went into the proposed policy. I think it would be of value to the committee in its deliberations.

The Chairman: Proceed, please, Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Thank you.

The first slide on the screen, to your left, is an outline of the presentation. We propose to give a statement of the problem as we understand it, outline very briefly how the proposed policy evolved. We will then say something about the premises and assumptions that went into the proposed policy; state the policy objective; very briefly summarize the proposed policy; indicate its implications for related policy issues, how it fits into other policy concerns the department is dealing with at the moment, particularly competition policy, charter policy, international air policy, and the whole question of mergers and acquisitions. The last slide deals with the consultative process.

• 0940

The problem as we see it derives from the fact that the present policy deals exclusively with the role of the regional carriers: EPA, Québécoir, Nordair, and Pacific Western. The roles of the national carriers, Air Canada and CP Air, and of the local carriers, all others providing unit toll services, have never been clearly delineated. There is a widespread perception that the one well defined policy on the role of the regionals has been rendered out of date by the evolution of the industry.

Incidentally, I am using the word "role" here to refer to the types of services that a particular group of carriers might expect to be licensed for. Unit toll services are all services other than charter, for present purposes. It is not a perfect definition, but it is adequate for present purposes.

The lack of a clear government policy in some air carrier operations in Canada has had a number of adverse consequences. First, there has been increasing uncertainty in the industry and in the CTC about the government's attitude to the competing growth aspirations of particular carriers and groups of carriers. There has been increasing controversy surrounding air carrier licence applications because of disagreement about the consistency between those applications and government policy. There has been an increasing tendency among airlines, provinces, communities and other interests to appeal CTC decisions to the Minister of Transport and to the Governor in Council under Sections 25 and 64 of the National Transportation Act, further extending an already time-consuming regulatory process and placing a growing burden on the minister and the cabinet. The fourth problem would be increasing difficulty for the industry in planning ahead for new or improved services to the public.

In sum, the absence of a new government policy is creating increasing difficulties for the industry, for the CTC, and for the government itself, and may hamper the improvement of

[Translation]

Mesdames et messieurs, avec votre permission je vais vous présenter un bref exposé et passer en revue les points saillants de la politique. Je pense que cela pourra être utile au Comité.

Le président: Je vous en prie, monsieur Lovink.

M. Lovink: Merci.

La première diapositive, à votre gauche, vous donne le plan de mon exposé. Nous allons vous exposer la question et retracer brièvement l'évolution de la politique. Nous enchaînerons ensuite sur les hypothèses desquelles nous sommes partis, énoncerons l'objectif de la politique, en présenterons un bref résumé en signalant les répercussions qu'elle comporte sur les questions de politique connexes pour expliquer ensuite ces rapports avec les autres problèmes étudiés actuellement par le ministère, entre autres la politique concernant la concurrence, l'affrètement, la politique aérienne internationale et la grande question des fusions et acquisitions. La dernière diapositive traite du processus consultatif.

D'après nous, le problème découle du fait que la politique actuelle porte exclusivement sur le rôle réservé aux transporteurs régionaux, EPA, Québécoir, Nordair et *Pacific Western*. Les rôles joués par les transporteurs nationaux, Air Canada et CP Air, ainsi que par les transporteurs locaux et par toutes les compagnies fournissant des services à taux unitaire n'ont jamais été clairement délimités. On s'accorde à dire que la politique bien précise relative au rôle des transporteurs régionaux est dépassée en raison des progrès enregistrés dans ce secteur.

Je vous signale en passant que par «rôle» j'entend le genre de services pour lequel un groupe de transporteurs pourrait obtenir un permis. Les services à taux unitaire, à toutes fins pratiques aujourd'hui, recouvrent tous les services autres que ceux d'affrètement. La définition n'est pas parfaite mais elle convient bien, actuellement.

L'absence d'une politique gouvernementale claire dans certains domaines d'activités réservés aux transporteurs aériens au Canada a eu plusieurs répercussions néfastes. Signalons d'abord l'incertitude croissante ressentie dans ce secteur et à la CCT à l'égard de l'attitude du gouvernement face aux aspirations du champ d'activités de certains transporteurs ou groupes de transporteurs se faisant concurrence. Les demandes d'octroi de permis ont fait l'objet de controverses croissantes, les demandes et la politique gouvernementales ne coïncidant pas toujours. De plus en plus, les compagnies aériennes, les provinces, les localités et autres groupes d'intérêt ont fait appel des décisions de la CCT au ministre des Transports et au gouverneur en conseil, invoquant les articles 25 et 64 de la Loi nationale sur les transports, ce qui a eu pour effet d'allonger encore le processus de réglementation, déjà fastidieux, et d'imposer des contraintes croissantes au ministre et au Cabinet. Par ailleurs, le secteur des transports a de plus en plus de mal à prévoir l'amélioration des services au public ou l'instauration de nouveaux.

En somme, l'absence d'une nouvelle politique gouvernementale crée des difficultés toujours plus nombreuses pour l'industrie, la CCT et le gouvernement lui-même et pourrait bien

[Texte]

service to the public as well. What seems to be required is a policy that clearly states the government's view on the kinds of domestic unit toll services that each type of airline should in principle be allowed to operate.

Any policy—and I stress, any policy—that we might come up with would guide or assist the CTC in its decisions, would allow the industry to plan ahead more effectively, and would speed up the regulatory process by reducing the scope for appeals against CTC decisions. But not all policies would be equally effective in promoting the two main underlying objectives, which are optimum service to all sectors of the travelling public and an efficient and financially stable industry. The question for your consideration is whether the proposed policy offers the best overall prospects from among the available alternatives of promoting the goals effectively.

The next slide gives a brief overview of the evolution of the proposed policy. The work on this policy began way back in 1976 and culminated in September 1977 in a discussion paper outlining a somewhat different proposal. This proposal defined the air carrier roles quite specifically in terms of the types of routes to be served by each group of carriers. The types of routes were differentiated by traffic density and distance between stops.

In early 1978, after consultation with the Air Transport Association, we received a response from the association rejecting the policy proposal as much too specific. The association stressed the need for a new policy, but did not offer specific suggestions on what it should look like. ATAC asked for no further action on the proposed policy until a number of important regulatory decisions then pending were resolved. I am talking here about the decision regarding the proposed takeover of Transair by PWA and of Nordair by Air Canada.

• 0945

In 1980, after the department agreed to suspend the policy development for a while, the work was resumed, particularly because at that time there were a number of issues relating to the interpretation of the regional air carrier policy that urgently required resolution. And I am speaking in this case of the issue that you know about, which is EPA's application to serve Toronto from Halifax and PWA's application to serve Toronto from Brandon.

An hon. Member: To serve Brandon from Toronto?

Mr. Lovink: To serve Brandon from Toronto, in both directions.

Mr. Benjamin: Toronto does not serve anybody.

Mr. Lovink: There was some doubt, in fact considerable doubt, whether the last two mentioned applications were consistent with the existing regional air carrier policy.

In August 1981 the present proposal was made public for comment by all concerned. It is important, I think, to under-

[Traduction]

empêcher l'amélioration des services au public. Ce qu'il faudrait, apparemment, c'est que le gouvernement énonce clairement la politique concernant le genre de services à taux unitaire que devrait pouvoir fournir en principe chaque catégorie de compagnies aériennes.

Toute politique, et j'insiste, devrait aider la CCT à prendre des décisions, permettre à l'industrie de mieux planifier et accélérer le processus de réglementation en réduisant la possibilité d'appel des décisions rendues par la Commission. Il s'agit de faire un choix parmi la gamme de politiques afin de réaliser les deux principaux objectifs qui sont d'assurer le meilleur service possible à tous les passagers et de jeter les bases d'un secteur d'activités efficace et stable financièrement. Il vous reste à décider si notre projet offre, dans l'ensemble et par rapport aux autres, les meilleures possibilités de réaliser les objectifs que l'on s'est assignés.

La diapositive suivante retrace brièvement l'évolution de notre projet. Nous avons entamé notre étude en 1976 et, en septembre 1977, nous avons publié un document exposant un projet quelque peu différent. Nous y avons défini le rôle incombant à chaque transporteur en tenant compte du genre de lignes exploitées par chacun. Nous avons établi une distinction entre les différentes catégories, d'après la densité du trafic aérien et la distance entre les escales.

Au début de 1978, nous avons consulté l'Air Transport Association qui a estimé que notre projet était beaucoup trop précis et l'a rejeté. Elle a insisté sur la nécessité d'établir une nouvelle politique, sans donner de proposition précise. L'ATAC a demandé que l'on résolve certaines décisions importantes en matière de réglementation avant d'aller plus loin. Il s'agissait, plus précisément, de la décision relative au projet de rachat de Transair par PWA et de Nordair par Air Canada.

En 1980, le ministère a convenu de suspendre toute modification pendant un moment; les travaux ont repris surtout qu'à l'époque il fallait de toute urgence apporter une solution à plusieurs problèmes relatifs à l'interprétation de la politique applicable aux transporteurs aériens régionaux. Vous êtes sans doute au courant de cette question; il s'agissait de la demande présentée par l'EPA visant à desservir Toronto à partir de Halifax et de celle de PWA, pour Toronto à partir de Brandon.

Une voix: Ils ont demandé de desservir Brandon à partir de Toronto?

M. Lovink: Oui, de desservir Brandon à partir de Toronto et l'inverse.

M. Benjamin: Toronto ne dessert personne.

M. Lovink: On a commencé à se demander sérieusement si les deux dernières demandes coïncidaient bien avec la politique en vigueur applicable aux transporteurs aériens régionaux.

En août 1981, le projet actuel a été rendu public et on a demandé à toutes les parties concernées de donner leur avis. Je

[Text]

stand the policy proposal to appreciate the premises and assumptions that went into it; and I am citing only the most important ones.

The first premise was that almost all airline routes in Canada remain relatively low in density by U.S. standards. On routes with low traffic density, where the level of service is of necessity less, the disruptive effects of over-competition that might arise in the absence of regulation are of greater concern than on routes of high traffic density where the addition or withdrawal of some carriers will have less effect on the services available.

The second premise is that this concern about the negative effects of over-competition is also valid for the transcontinental routes in Canada, based on the belief that any benefits from increasing the number of carriers on these already reasonably competitive routes might well be attended by important disbenefits such as lower load factors or reductions in the average size of aircraft used or a decline in service frequency in off-peak periods.

The third premise is that the air transport market in Canada is likely to grow much less rapidly in the future than it did in the sixties and seventies. As a consequence, rapid growth through any substantial carrier can in future only come at the expense of no growth or decline in others. It seemed to the minister that the resulting conflict could not be left entirely to market forces, with that unacceptable disruption and instability of service.

The fourth premise is based on the findings and conclusions of a major interdepartmental study that the Canadian airline industry is performing reasonably well in all of the many respects examined and that there is therefore no need for radical changes in the regulatory system. Changes should be evolutionary rather than revolutionary.

The fifth premise, which is based on the distinct low-density characteristics of the Canadian air transport market and on the reasonably good performance of the industry under the existing system of regulation, was that total deregulation of the industry in Canada would be unacceptable. Even with substantial deregulation, as is advocated by some, there would still be a need for government policy to guide the CTC in its remaining regulatory decisions.

The sixth premise is that the policy development process could not start with a clean slate, able to define character roles at will. Instead, it was thought necessary to respect all existing licences and not to deny any carrier, including Air Canada, continued access to the routes they had developed and invested in. I should stress the importance of this among other premises, Mr. Chairman, because it clearly circumscribed very significantly the options that were available to the policy developers.

[Translation]

crois qu'il est important, pour bien comprendre le projet, de connaître les éléments sur lesquels on s'était basé, et je vous cite les plus importants.

Tout d'abord, quasiment tous les trajets aériens au Canada demeurent relativement faibles sur le plan de la densité, comparé aux normes américaines. Pour ce qui a trait aux trajets à faible densité sur lesquels le service est secondaire, on s'inquiète davantage des effets néfastes de la concurrence trop forte que pourrait déclencher l'absence de réglementation, bien plus que sur les trajets à forte densité ou l'addition ou le retrait de certains transporteurs auraient moins d'effet sur les services fournis.

Deuxièmement, l'inquiétude manifestée à l'égard des effets néfastes d'une trop vive concurrence vaut aussi pour les trajets transcontinentaux au Canada. En effet, les avantages que rapporterait l'accroissement du nombre de transporteurs desservant ces lignes déjà assez concurrentielles pourraient s'accompagner de désavantages importants, comme un coefficient de remplissage moindre, une réduction de la taille moyenne des avions utilisés ou une baisse de la fréquence des vols pendant les périodes creuses.

Troisièmement, il est probable que le transport aérien au Canada va s'accroître beaucoup moins rapidement dans l'avenir que ce ne fut le cas dans les années soixante et soixante-dix. Par conséquent, toute croissance rapide des activités d'un des grands transporteurs ne pourra se faire qu'aux dépens de ses concurrents qui enregistreront une croissance nulle, ou même une baisse des activités. Le ministre a estimé que ces problèmes ne pouvaient être réglés entièrement par les forces du marché et qu'on assisterait à une rupture et à une instabilité inacceptables des services fournis.

Quatrièmement, on s'est basé sur les résultats et conclusions découlant d'un rapport interministériel important selon lequel les compagnies aériennes canadiennes se débrouillent assez bien, à bon nombre d'égards, et qu'il est donc inutile d'apporter des modifications radicales au système de réglementation. Les changements devraient se faire progressivement et non pas radicalement.

Cinquième élément: le transport aérien au Canada se caractérise par une faible densité et par une performance relative-ment bonne, étant donné le régime de réglementation en vigueur. Il a donc été jugé peu approprié de déréglementer complètement ce secteur d'activités. Même si on prenait une telle initiative, en profondeur, comme certains le prônent, la CCT devrait encore s'inspirer de la politique gouvernementale pour ses autres décisions en matière de réglementation.

Sixièmement, on a estimé qu'il valait mieux ne pas partir de zéro et définir le rôle réservé à chaque catégorie de transporteurs pour élaborer la politique. Il valait mieux tenir compte de tous les permis déjà octroyés et ne refuser à aucun transporteur, y compris à Air Canada, le droit de poursuivre les vols sur les itinéraires déjà couverts. Monsieur le président, j'insiste sur l'importance de ce sixième élément, car il englobe bien les différentes options que les responsables de la politique ont dû examiner.

[Texte]

The seventh is the premise that a new policy would have to be specific enough to offer clear guidance to the CTC and to the industry, without being so detailed as to prevent them from responding with suitable flexibility to a wide variety of circumstances across Canada.

• 0950

The policy objective on slide 8 is to provide an environment that promotes—and I quote here from the proposed policy:

A. Adequate, stable air service to all parts of Canada where unit toll services are warranted by travel demand, with little need for direct operating subsidies;

B. Air carrier innovation and efficiency;

C. Industry financial stability; and

D. Reasonable opportunities for access to additional points for all carriers.

I will summarize the proposed policy very briefly in three slides. First of all, the policy defines what types of unit toll services each group of carriers—national, regional and local—may in future be licensed to provide. Before starting service to any additional points where such service would be consistent with the airline's role, the airline would still be required to get the approval of the CTC. So this proposal does nothing to undercut the authority of the CTC. As now, the CTC would decide whether a proposed new service was required by the public convenience and necessity. The CTC could be guided in such judgments by the possible issue of a separate government policy on competition in the industry, currently under consideration.

Under the proposed policy, the role of the national carriers is described as follows. A first premise is that the two airlines in question, Air Canada and CP Air, serve all kinds of routes in southern Canada on which the use of jet aircraft is considered justified. In keeping with its evolutionary character, the proposed policy would continue this omnibus role but the policy would restrict the nationals from operating aircraft smaller than a DC-9 or B-737, unless the CTC agreed otherwise. It would also prevent them from operating in Canada north of 60 degrees, except for CP's grandfather rights at Whitehorse and Watson Lake. Very importantly, it would limit the number of national carriers to the present two.

The role of the regional air carriers would be defined by creating two new regions in place of the present four, dividing Canada along a line of Winnipeg-Resolute Bay. PWA could apply to serve any point to the west of this line; Nordair, Quebecair and EPA could do the same to the east.

[Traduction]

Septième élément: la nouvelle politique devrait être suffisamment précise pour aider la CCT et le secteur de l'air sans être trop détaillée et les empêcher ainsi de s'adapter aux conditions très diverses d'un bout à l'autre du Canada.

L'objectif de la politique repris dans la diapositive numéro 8 est de créer un environnement qui prône—et je cite:

A. Assurer des services aériens stables et suffisants à destination de toutes les régions du Canada lorsque des services à taux unitaire sont justifiés par la demande des usagers sans grand besoin de subventions directes à l'exploitation.

B. Innovation et efficacité des transporteurs aériens.

C. Stabilité financière de l'industrie; et

D. Accès équitable pour tous les transporteurs aériens à d'autres points.

Je vais résumer brièvement ce qui est envisagé dans trois diapositives. En premier lieu, la politique définit quel type de services à taux unitaire chaque groupe de transporteurs—national, régional et local—pourra à l'avenir être accrédité à offrir. Avant d'assurer la desserte d'autres localités, là où le service peut être pris en charge par la compagnie aérienne, celle-ci devrait néanmoins être accréditée par la Commission canadienne des transports. Donc, cette proposition ne minimise en rien l'autorité de la Commission. Comme c'est le cas à l'heure actuelle, la Commission décide si les nouveaux services envisagés sont nécessaires et s'ils rendent service au public. Le travail de la Commission pourrait être facilité par la publication d'une politique gouvernementale distincte sur la concurrence dans ce secteur, dont on envisage pour l'instant la réalisation.

En vertu de la politique, le rôle des transporteurs nationaux peut être décrit de la façon suivante: première prémisse, les deux compagnies aériennes en question, respectivement Air Canada et CP Air, assurent la desserte de nombreuses localités dans le sud du Canada pour lesquelles l'utilisation d'avions à réaction est considérée comme justifiée. Compte tenu de l'évolution qui est intervenue, la politique envisagée continuerait ce rôle omnibus, mais par contre les dispositions envisagées ne permettraient pas à CP Air et à Air Canada d'utiliser des avions plus petits que les DC-9 ou les B-737, sauf si la Commission canadienne des transports statue différemment. La politique empêcherait également ces deux compagnies de desservir les localités au nord du 60° parallèle sauf pour les droits acquis par CP à Whitehorse et Watson Lake. Fait très important, la politique limiterait le nombre de transporteurs nationaux aux deux actuellement en exploitation.

Le rôle des transporteurs aériens régionaux serait défini par la création de deux nouvelles régions qui remplaceraient les quatre existant à l'heure actuelle; le Canada serait donc divisé par une ligne Winnipeg-Resolute Bay. La compagnie *Pacific Western Airline* pourrait demander de desservir tous les points

[Text]

In connecting the points on their systems, the regionals would be allowed to operate nonstop services up to 800 miles, and with intermediate stops they could connect any point within their own region. They would be allowed to operate any type of aircraft consistent with their role. They would not be allowed to operate any interregional unit toll services unless the nationals had declined the opportunity. An example would be PWA's service between Calgary, Brandon and Toronto. The policy would limit the number of regional carriers to the present four.

The next slide gives a few city-pair examples of the types of routes that the regionals would be allowed to serve nonstop and the types of routes and city-pairs that they would not be allowed to serve nonstop.

The role of the local carriers would be defined as follows. These carriers would be permitted to apply for any route, but would be limited to operating non-jet aircraft of any size for passenger services. They could be authorized by the CTC to operate jets for passenger service in exceptional cases and for all cargo services without restriction. The policy encourages the CTC to consider the effect on a local's entire operations if a larger carrier applies for its principal routes. The policy also exhorts the nationals and the regionals to co-operate with the locals in operational and technical matters.

Clearly, a number of other policy options were considered in the process of developing this policy, and a number of other possibilities have been raised subsequently.

• 0955

The other possibilities include—I will just mention a few to indicate the range: one possibility mentioned was to abandon the definition of "carrier roles" altogether as being outdated, thereby allowing all carriers to apply for any type of unit toll services subject only to the approval of the CTC. Another possibility would be to allow smaller carriers total freedom to start competing services on routes already served by larger carriers, but not vice versa. The third possibility would be to require Air Canada to drop its short-haul services to points like Sydney, Stephenville, Gander, Sept-Îles, Val-d'Or, Rouyn, Timmins, North Bay, Sudbury, Sault Ste Marie, for the benefit of other carriers. This is one of the possibilities raised.

[Translation]

à l'ouest de cette ligne; Nordair, Quebecair et EPA pourraient faire la même chose à l'est.

Pour relier les différents points de leur réseau respectif, les transporteurs régionaux seraient autorisés à exploiter des lignes sans escale jusqu'à 800 milles, et avec des escales intermédiaires ils pourraient relier n'importe quel point se trouvant dans leur propre région. Ils pourraient également exploiter n'importe quel type d'avion compte tenu de leurs opérations. Par contre, ces transporteurs ne pourraient exploiter des services interrégionaux à taux unitaire à moins que les transporteurs nationaux pressentis aient répondu négativement. On peut donner l'exemple de la desserte Calgary, Brandon et Toronto assurée par PWA. La politique limiterait le nombre de transporteurs régionaux aux quatre actuellement en exploitation.

Les diapositives qui suivent montre les types de lignes aériennes que les transporteurs régionaux seraient autorisés à desservir sans arrêt et également les autres lignes reliant deux villes pour lesquelles ils seraient tenus d'effectuer des escales.

Le rôle des transporteurs locaux peut être défini de la façon suivante. Ils pourraient présenter une demande pour n'importe quelle ligne, mais ils ne seraient pas autorisés à utiliser des avions à réaction pour le service passagers. Ils pourraient être autorisés par la Commission canadienne des transports à exploiter des avions à réaction pour leurs services passagers dans des cas exceptionnels et pour le transport de fret sans aucune restriction. La politique encourage la Commission à prendre en considération les effets que pourrait avoir sur les transporteurs locaux la décision d'un transporteur aérien plus important de présenter une demande pour assurer la desserte des grandes routes. La politique exhorte également les transporteurs nationaux et régionaux à collaborer avec les transporteurs locaux pour des questions techniques et d'exploitation.

De toute évidence, d'autres options ont été étudiées dans l'élaboration de cette politique et d'autres possibilités ont été évoquées par la suite.

Comptent parmi les autres possibilités, et je ne vais que vous en citer quelques unes, afin de vous donner une petite idée de la gamme de solutions que l'on pourrait envisager: on a proposé d'abandonner la définition de «rôles de transporteur», cette expression étant considérée comme désuète, ce qui permettrait à tous les transporteurs de faire des demandes pour n'importe quel service à taux unitaire, moyennant l'accord de la CCT. Une autre possibilité serait de permettre aux plus petits transporteurs d'offrir des services concurrentiels pour des trajets déjà assurés par des transporteurs plus importants, mais l'inverse serait interdit. Une troisième possibilité serait d'obliger Air Canada à supprimer ses services courts-courriers desservant des villes comme Sydney, Stephenville, Gander, Sept-Îles, Val-d'Or, Rouyn, Timmins, North Bay, Sudbury et Sault-Ste-Marie, du profit des autres transporteurs. Cette possibilité a déjà été soulevée.

[Texte]

A fourth possibility would be to delete the proposed division of Canada into two regional territories, and to move the dividing line eastward to run through Toronto rather than through Winnipeg.

A fifth possibility would be to drop the 800-mile non-stop restriction on the regionals, allowing them to apply for routes of all stage lengths.

Another possibility would be to drop the proposed limits on the number of national and regional carriers, to create more room for upward mobility in the industry.

Another possibility would be to drop the proposed restriction on the local carriers to the operation of non-jet aircraft, substituting some other aircraft size restriction instead.

Various combinations of these possibilities have been suggested as well. Some of these other options were rejected in developing the proposed policy because they conflict with the premises and objectives adopted. In some cases it seemed that the principal effect of the proposed option would be to redistribute traffic and revenues from one type of carrier to another without any obvious benefits to the public. In other cases, again, it seems that the main effect would be to destroy significant role differences, leaving the need for clearer policy guidance unsatisfied. In the case of other possibilities again, the effect appears to be merely to trade one restriction for another, the new restriction having drawbacks that are not necessarily less important than the old.

The question is, we believe, whether any of the other options would promote the policy objectives more effectively on balance than the proposed policy appears to do, recognizing that most options, including the proposed policy, have both advantages and disadvantages. The answer to this question that I have just posed will depend, of course, to a very great extent on whether the premises and assumptions on which the proposed policy is based are accepted as valid.

Now a few comments on the implications of the proposed policy for other issues. A very salient, important question is the issue of competition policy. The proposed policy would limit competition in the provision of non-stop, unit toll jet services between city-pairs in southern Canada, more than 800 miles apart, to Air Canada and CP Air. But it would create increased potential for the regionals to compete in such markets with one or more intermediate stops. It would also create potential for competition between the nationals and regionals, and among the regionals in serving intra-regional city-pairs less than 800 miles apart; and it would provide greater potential for competition between the locals and the larger carriers on all types of short-haul routes suitable for supplementary services using non-jet aircraft. The rate at which this potential for increased competition is realized would depend on two factors, among others: first, the rate of traffic growth in particular city-pair markets; second, how the CTC responds to the applications received.

[Traduction]

Une quatrième possibilité serait d'abandonner le projet visant à diviser le Canada en deux régions et de déplacer la ligne de démarcation vers l'est pour que celle-ci traverse Toronto et non Winnipeg.

Une cinquième possibilité serait d'éliminer la distance d'étape maximale de 800 milles qui a été imposée aux transporteurs régionaux, pour que ceux-ci puissent faire des demandes pour tout trajet, quel que soit l'intervalle entre les escales.

Une autre possibilité serait d'éliminer les limites sur le nombre des transporteurs nationaux et régionaux afin d'accroître les possibilités de mobilité ascendante au sein de l'industrie.

On pourrait également éliminer la restriction proposée pour les transporteurs locaux qui leur interdirait d'utiliser des avions à réaction, et de la remplacer par un autre genre de restriction qui concernerait plutôt la taille des aéronefs utilisés.

Des combinaisons de toutes ces possibilités ont également été proposées. Un certain nombre d'autres options ont été rejetées lors de l'élaboration de la politique, car celles-ci allaient à l'encontre des hypothèses et des objectifs fixés au départ. Dans certains cas, la principale conséquence de l'option en question aurait été de tout simplement redistribuer le trafic et les recettes d'un genre de transporteur à un autre, sans que le public en bénéficie. Dans d'autres cas, le principal résultat aurait été de supprimer les différences au niveau des rôles, ce qui n'aurait pas permis de satisfaire au besoin de disposer de lignes directrices plus claires. On a même songé à remplacer une restriction par une autre, la nouvelle présentant des inconvénients qui ne seraient pas nécessairement moindres que ceux de la première.

Selon nous, la question est de savoir si l'une ou l'autre des autres options satisferait mieux aux objectifs de la politique que ce qui a été proposé, étant donné que la plupart des possibilités envisageables, dont la politique proposée, comportent des avantages et des inconvénients. La réponse à la question que je viens de soulever dépendra bien sûr dans une large mesure de l'acceptation ou du refus des hypothèses sur lesquels est fondée la politique proposée.

J'aimerais maintenant faire quelques commentaires sur l'incidence qu'aurait l'adoption de la politique proposée dans d'autres domaines. Une question des plus importantes est celle de la politique en matière de concurrence. La politique proposée limiterait la concurrence dans le domaine des services assurés au moyen d'avions à réaction à taux unitaire et sans escale entre deux villes du sud du pays distantes de plus de 800 milles l'une de l'autre, à Air Canada et à CP Air. Elle créerait cependant un important potentiel pour les transporteurs régionaux qui pourraient ainsi faire concurrence sur ces marchés en offrant des vols prévoyant une ou plusieurs escales. Elle créerait d'autre part un potentiel concurrentiel entre les transporteurs nationaux et régionaux et parmi tous les transporteurs régionaux qui souhaiteraient offrir des services interrégionaux entre deux villes situées à moins de 800 milles l'une de l'autre. Enfin, elle offrirait un meilleur potentiel concurrentiel aux sociétés locales et aux plus gros transporteurs pour tous les trajets courts qui se prêteraient à des services supplémentaires.

[Text]

The discussion paper that you have before you envisages, in paragraph 39, that the government may wish to issue a separate policy on competition in the airline industry, as additional guidance to the CTC in dealing with applications for new licence authority. The need for such a competition policy and what it might say is still under consideration. It does not seem necessary to await the resolution of this question before deciding on a new domestic air carrier policy. The alternative of postponing decisions until all the related issues have been resolved has the danger that it may produce no decisions at all.

• 1000

Another related issue that will be of concern to you is the whole question of charter policy. Successive governments have made a number of major policy decisions in 1978, 1979 and 1980 on the role of charter services using large aircraft. The resulting policy has three main features. First, it restricts charters to serving the leisure travel market. Secondly, it requires that charters be given a fair opportunity to compete on an equal basis with scheduled services in serving that demand. Thirdly, it stipulates that the restrictions on charters should be kept to the minimum necessary to meet the above requirements. There is no indication that the government sees any need for a change in this particular policy. This is the reason why the proposed policy confines itself to non-charter or unit toll services.

In reality, it appears that the main issue in the charter field at the moment relates not so much to the merits of the charter policy and the regulations as to the desire for certain charter carriers to become unit toll operators. In particular, Wardair wants to be accepted as a transcontinental scheduled carrier competing for all types of travellers—not just leisure travellers; for all types of travellers—with Air Canada and CP Air, but so do the regionals, most of which also operate transcontinental charter services using jet aircraft.

Therefore, it seems to us that the main question is twofold: first of all, whether the proposal to restrict the number of national carriers to two should be dropped to accommodate one or more of these other carriers interested in operating transcontinental unit toll services, and if so, which of these carriers should be selected. It would be unfortunate if this question became confused with the claim that the charter

[Translation]

utilisant des avions non réactés. La vitesse avec laquelle cette concurrence se ferait sentir dépendrait de deux facteurs: le taux de croissance du trafic dans les marchés des paires de villes concernées, et la façon dont la CCT réagirait face aux demandes qui lui seraient soumises.

Le document de travail qui vous a été remis prévoit, au paragraphe 39, que le gouvernement puisse émettre une politique distincte concernant la concurrence chez les transporteurs aériens, qui aiderait la CCT à étudier les demandes de permis qu'elle recevrait. Le besoin d'une telle politique sur la concurrence et la nature de son contenu sont toujours à l'étude. Quoi qu'il en soit, il ne semble pas nécessaire d'attendre le règlement de cette question pour décider d'une nouvelle politique concernant le transport aérien intérieur. Si l'on remet sans cesse la prise de décisions, en attendant que toutes les questions connexes soient réglées, on risque de se retrouver sans aucune décision, quelle qu'elle soit.

Une autre question s'y rattache et qui vous intéressera sans doute: celle de la politique relative aux vols d'affrètement (ou à la demande). Les gouvernements qui se sont succédés au pouvoir ont, en 1978, 1979 et 1980, pris un certain nombre d'importantes décisions en matière de politique au sujet du rôle des services nolisés utilisant de gros appareils. La politique à laquelle cela a abouti comporte trois caractéristiques principales. Tout d'abord, elle limite l'utilisation des vols d'affrètement pour les voyages d'agrément. Deuxièmement, elle exige que les services d'affrètement aient amplement l'occasion de concurrencer, sur un pied d'égalité, les services normaux. Troisièmement, elle stipule que les restrictions appliquées aux services d'affrètement soient maintenues au strict minimum nécessaire pour répondre aux exigences susmentionnées. Rien ne nous laisse croire que le gouvernement éprouve le besoin de modifier cette politique. C'est pourquoi la politique proposée se limite aux services autres que l'affrètement et aux services à taux unitaire.

En réalité, il semblerait que la grosse question qui se pose à l'heure actuelle dans le domaine des services d'affrètement concerne non pas les mérites de la politique pour les vols d'affrètement ou les règlements, mais plutôt le désir de certains transporteurs en nolisé d'offrir des services d'affrètement à taux unitaire. Je pourrais vous citer, à titre d'exemple, Wardair qui veut porter l'étiquette de transporteur aérien transcontinental régulier, afin de s'attirer toutes les catégories de voyageurs, et non pas uniquement la clientèle touristique. Wardair souhaiterait ainsi faire concurrence à Air Canada et à CP Air, mais cette même remarque s'applique aux transporteurs régionaux, dont la plupart offrent des services d'affrètement transcontinentaux utilisant des avions à réaction.

Il apparaît donc que la question a deux volets: tout d'abord, il faut savoir si l'on devrait supprimer la proposition visant à limiter le nombre de transporteurs nationaux à deux, afin de plaire à un ou à plusieurs de ces autres transporteurs qui souhaitent offrir des services aériens transcontinentaux réguliers et, dans l'affirmative, lequel de ces transporteurs devrait être choisi. Il serait malheureux de confondre cette question

[Texte]

regulations need to be liberalized further. These two are distinct issues. There are more direct ways of allowing charter carriers to become unit toll operators than to loosen the charter restrictions to the point where they cease to have any effect.

What about the connection between this proposed policy and the international policy? The present international policy, dating back to 1973, is under review, but the work is not complete. Among the key provisions of the policy is one that restricts the right to operate such services to Air Canada and CP Air. However, note that the right to provide scheduled transborder services is much less clearly defined in the policy, although it has thus far been largely restricted to Air Canada and CP Air. Although the domestic and international policies could well have some reciprocal implications, it does not seem necessary to delay a decision on the domestic policy to allow the two issues to be considered together.

The final related policy question has to do with the acceptability of mergers and acquisitions. The proposed policy, as you have noted, takes no position on possible airline mergers and acquisitions. Such proposals or developments would continue to be assessed ad hoc on their own merits. An example would be a possible rationalization of the eastern regionals, which has been desired by a number of Ministers of Transport. The most prominent issue in this whole area, regarding the future ownership of Nordair, could be resolved in a number of ways without any inconsistency with the proposed policy.

My last point touches on the consultative process. As you will have noted from reading the policy, it is a highly pragmatic attempt to deal with the problem identified at the outset of this briefing— and I stress the word “pragmatic”. Although the premises, objectives and assessments on which the policy is based appear valid to the department, legitimate differences of view are possible. Many of these differences of view, as well as many supporting opinions, have already emerged from the comments solicited by the department from a wide range of interests. The minister is fully committed to a thorough reconsideration of the proposed policy in the light of all of these comments, and most particularly in the light of the conclusions and recommendations of this committee.

Thank you, Mr. Chairman.

• 1005

The Chairman: Thank you, Mr. Lovink. We have approximately 55 minutes left in this session. My practice will be automatically to put on my list of interveners the official critics of the two parties. The other names that I will put down will be those who indicate to me that they wish to speak, and unless you give me an indication, I have no way of knowing

[Traduction]

avec celle de la revendication de la libéralisation des règlements régissant les affrètements. Il s'agit de deux questions distinctes. Le relâchement des restrictions appliquées aux vols d'affrètement au point où celles-ci n'auraient plus aucune incidence n'est pas la meilleure façon de permettre aux transporteurs à la demande de devenir des transporteurs offrant des services réguliers.

Et qu'en est-il du rapport entre la politique proposée et la politique internationale? La politique internationale en vigueur, qui remonte à 1973, fait l'objet d'un examen approfondi, mais ce travail n'est pas encore terminé. On compte parmi les principales dispositions de cette politique la limitation de la prestation de ces services à Air Canada et à CP Air. Je tiens à souligner que le droit d'offrir des vols transfrontaliers réguliers est beaucoup moins clairement défini dans la politique, bien que celui-ci ait surtout été limité jusqu'à présent à Air Canada et à CP Air. Bien que les politiques canadienne et internationales puissent aboutir à des répercussions réciproques, il ne semble pas nécessaire de remettre à plus tard la prise d'une décision sur la politique canadienne afin d'étudier les deux questions ensemble.

La dernière question qui se rattache à la politique est celle de l'acceptabilité des fusions et des achats. Comme vous l'avez déjà signalé, la politique proposée ne se penche pas du tout sur la question des fusions ou des achats de compagnies aériennes. Par conséquent, tout projet de fusion ou d'achat continuerait à faire l'objet d'une étude spéciale de ses propres mérites. Un exemple serait la rationalisation des compagnies régionales de l'Est, rationalisation qui aurait plu à plusieurs ministres des transports. La très importante question de l'avenir de Nordair pourrait, quant à elle, être résolue de plusieurs façons différentes sans que cela n'aille à l'encontre de la politique proposée.

Le dernier point que j'aimerais soulever concerne le processus de consultation. Comme vous aurez pu le constater en lisant le texte de la politique, celle-ci correspond à une tentative très pragmatique de régler le problème exposé au tout début de notre mémoire, et je tiens à souligner le mot «pragmatique». Bien que les hypothèses, les objectifs et les évaluations sur lesquelles se fonde cette politique semblent être tout à fait valides aux yeux des responsables du ministère, il est tout à fait légitime qu'il y ait des divergences d'opinion. Le ministre a d'ailleurs reçu, de toute une gamme de sources différentes, des opinions divergentes ainsi que des applaudissements. Le ministre s'est engagé à réexaminer de façon approfondie la politique proposée, à la lumière de tous ces commentaires et tout particulièrement des conclusions et des recommandations du Comité.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Lovink. Il nous reste environ 55 minutes. Ma façon de procéder sera la suivante: les noms des critiques officiels des deux partis figurent déjà sur ma liste; j'y ajouterai les noms des personnes qui me font savoir qu'elles souhaitent intervenir. Je ne saurai qui veut intervenir que si les personnes désireuses de prendre la parole me le font savoir.

[Text]

whether you wish to intervene or not. So if you wish to intervene please let me know.

I now have five people, which means that I will be limiting questions to about 10 minutes per person, starting with Mr. Nowlan, followed by Mr. Deniger, followed by Mr. Benjamin.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, actually my questions are not going to be 10 minutes; I will try to be very brief. Quite frankly, since this is the author of the white paper and what was presented, I understand, was really the highlights of the white paper—that is correct, is it not?

Mr. Lovink: That is the thinking that went into it, yes, sir.

Mr. Nowlan: Yes. Well, Mr. Chairman, because this is so fundamental, and although I know we have another witness scheduled for 11.00 o'clock, hopefully if we do not all get through with Mr. Lovink we can have him back. My first question is a general one and was touched on by the witness just at the end of his presentation.

What type of reaction have you had from the industry and the carriers to the white paper since it was floated or published—since what was it, August, that you called for reaction?

Mr. Lovink: Yes, sir.

Mr. Nowlan: What type of reaction, both in quality and quantity?

Mr. Lovink: Mr. Chairman, there have been comments from the two national carriers, from all the regionals, and from a substantial number of local carriers as well. In addition, the proposed policy was the subject of extensive discussion at the annual meeting of the Air Transport Association of Canada in Quebec in November, at the end of which the Air Transport Association of Canada passed a resolution which advocated the rapid adoption and implementation of the policy, with one significant change relating to the role of the local carriers. The industry did not think it was appropriate to restrict the local carriers to the operation of non-jet aircraft. The resolution said, instead, that the policy should allow the local carriers to acquire jet aircraft, if doing so would be consistent with the natural evolution of their existing routes; that is, if traffic growth and their existing routes made the acquisition of jet aircraft a natural development.

Mr. Nowlan: I presume we are going to have the benefit of all the briefs you have submitted to the minister of the department. Have those been forwarded to the committee, are we going to get them during the hearings?

The Chairman: Mr. Lovink.

[Translation]

Cinq noms figurent déjà sur ma liste. Cela signifie que j'accorderai environ dix minutes à chacun. La parole sera d'abord à M. Nowlan, qui sera suivi de MM. Deniger et Benjamin.

M. Nowlan: Monsieur le président, je ne pense pas que mes questions occuperont dix minutes. J'essaierai d'être très bref. Puisque nous avons devant nous l'auteur du Livre blanc, j'aimerais savoir si ce qui nous a été présenté ce matin correspond en fait à un résumé des points saillants du Livre blanc.

M. Lovink: Nous nous sommes en effet fondés sur ce document.

M. Nowlan: Bon. Monsieur le président, je sais qu'un autre témoin doit comparaître à 11h00, mais étant donné l'extrême importance du sujet, j'ose espérer que si nous n'avons pas suffisamment de temps pour poser toutes nos questions à M. Lovink ce matin il pourra revenir à un autre moment. Ma première question, qui est d'ordre général, a été soulevée par le témoin à la fin de sa présentation.

Quelles ont été les réactions de l'industrie et des transporteurs à l'endroit du Livre blanc publié en août? Vous leur avez bien demandé de vous faire connaître leurs réactions, n'est-ce pas?

M. Lovink: Oui.

M. Nowlan: Quelles ont été leurs réactions qualitativement et quantitativement parlant?

M. Lovink: Monsieur le président, des commentaires nous ont été transmis par les deux transporteurs nationaux, par les sociétés régionales ainsi que par un nombre assez important de transporteurs locaux. La politique proposée, par ailleurs, a fait l'objet d'importantes discussions lors de l'assemblée annuelle de la «Air Transport Association of Canada» tenue à Québec au mois de novembre. À la fin de la réunion, l'association a adopté une résolution réclamant l'adoption et la mise en application rapide de la politique, moyennant une légère modification relative au rôle des transporteurs locaux. L'industrie était d'avis qu'il n'était pas opportun de limiter les transporteurs locaux à utiliser uniquement des avions autres qu'à réaction. La résolution proposait que la politique permette aux transporteurs locaux d'acheter des avions à réaction si cela correspondait à l'évolution naturelle des trajets qu'ils effectuaient. Autrement dit, il faudrait que l'augmentation du nombre de passagers et la modification de leur trajet soit telle qu'il soit tout à fait naturel qu'ils achètent des avions à réaction.

M. Nowlan: Je suppose que vous allez mettre à notre disposition tous les mémoires que vous avez remis au ministre. Ces documents ont-ils été transmis au Comité? Allons-nous en obtenir copie pendant les audiences?

Le président: Monsieur Lovink.

[Texte]

Mr. Lovink: Mr. Chairman, many of the representations of the major carriers have been passed to the committee staff at their request after checking this with the carriers themselves. Of course they made these submissions to the Minister of Transport and we felt it necessary to determine whether they would have any objection to these being made available to the committee, and naturally, in no cases did they have such objection.

Mr. Nowlan: So we are going to get all those representations before the committee?

Mr. Lovink: Yes.

Mr. Nowlan: I see from your biography, Mr. Lovink, that you were a political science professor at Queen's and you have been with the department for seven years. Is that correct?

Mr. Lovink: On a permanent basis since 1977, sir.

Mr. Nowlan: Since 1977. Well, have you been working on domestic air policy really since 1977? I guess our experts could tell me this. Was your predecessor in the department Mr. Swoveland; or who was your predecessor in domestic air policy?

Mr. Lovink: My present position was created for me in 1977, Mr. Chairman, so I have been engaged primarily in this field since that time. I have also been working on international policy questions, particularly in the charter field, and now, recently, with air bilateral negotiations with the United States. But certainly my main preoccupation since 1977 has been the whole question of domestic air carrier policy.

Mr. Swoveland worked with me for a number of years and I was very sorry to lose him to private practice in 1980, I believe it was.

• 1010

Mr. Nowlan: Then it is pretty fair to assume you have been working with this since 1977, and really with all the cross-currents and conflicts in trying to rationalize the policy there has not been any clear direction, and that is really what the ministry and the minister are trying to get from this committee. Is that a pretty fair assessment of what we are trying to do here?

Mr. Lovink: I think it is entirely accurate, Mr. Chairman, that the minister is looking for the committee's recommendations on the way in which this proposed policy deals with the problem I have identified. There is no question but that there are many ways in which the problem can be solved. We do not think all solutions, obviously, are equally satisfactory, nor do we believe the proposed policy is necessarily the last word. It is clear that there are ways in which this proposed policy can be improved, and we are very much looking forward to getting the committee's recommendations in that respect.

Mr. Nowlan: Perhaps just my last question in a general way at this stage, Mr. Chairman; there are going to be other questions in more detail on what the witness said—but for my

[Traduction]

M. Lovink: Monsieur le président, un certain nombre des mémoires préparés par les principaux transporteurs ont été transmis au Comité, à sa demande, après vérification auprès des transporteurs eux-mêmes. Ces transporteurs avaient remis leur mémoire au ministre des Transports et nous avons pensé qu'il était bon de s'assurer s'ils ne voyaient pas d'inconvénient à ce qu'on le remette au Comité. Les transporteurs n'ont jamais refusé?

M. Nowlan: Le Comité va donc obtenir une copie de tous ces mémoires?

M. Lovink: Oui.

M. Nowlan: Je constate dans votre biographie, monsieur Lovink, que vous avez enseigné les sciences politiques à Queens et que vous travaillez au ministère depuis sept ans.

M. Lovink: J'y travaille de façon permanente depuis 1977.

M. Nowlan: Depuis 1977. Mais travaillez-vous à la politique concernant le transport aérien intérieur depuis 1977? Je suppose que nos experts-conseils pourraient me renseigner à ce sujet. Votre prédécesseur au ministère était-il M. Swoveland? Sinon, qui était-ce?

M. Lovink: Le poste que j'occupe à l'heure actuelle a été créé pour moi en 1977; c'est pourquoi je travaille surtout dans ce domaine depuis. J'ai également été appelé à m'occuper de questions de politique internationale, dans le domaine des vols d'affrètement surtout, et de négociations bilatérales avec les États-Unis sur le transport aérien. Mais je dois dire que ma principale tâche depuis 1977 a été la préparation d'une politique concernant le transport aérien intérieur.

M. Swoveland a travaillé avec moi pendant plusieurs années, et j'ai beaucoup regretté qu'il nous quitte en 1980, je pense, pour se lancer dans le privé.

M. Nowlan: J'aurais donc raison de dire que vous y travaillez depuis 1977 et que malgré tous les courants d'opinions et les conflits qu'il y a eus dans le cadre des différentes tentatives menées en vue de rationaliser cette politique, vous n'avez pas réussi à cerner le problème, et c'est ce que le ministre et son ministère voudraient en fait obtenir du Comité, n'est-ce pas? Est-ce là une évaluation assez juste de ce que vous êtes en train d'essayer de faire ici?

M. Lovink: Il est tout à fait juste de dire, monsieur le président, que le ministre souhaite avoir les recommandations du Comité au sujet de la façon dont la politique proposée traite du problème que j'ai soulevé. Il va sans dire qu'il existe maintes façons de régler le problème. Mais nous ne pensons bien sûr pas que toutes les solutions sont aussi bonnes les unes que les autres ni que la politique proposée est l'idéal. Il est évident qu'il y a maintes façons d'améliorer la politique proposée et ce que nous aimerions obtenir du Comité c'est un ensemble de recommandations à ce sujet.

M. Nowlan: Monsieur le président, si vous me permettez, j'aimerais poser une dernière question d'ordre général. Je suis certain que d'autres députés poseront des questions plus détail-

[Text]

information, in the evolution of the white paper that finally came out, would there be in the department other options that were considered and discarded before this white paper was presented, and if so, would that help the committee in the total deliberation of this subject?

Mr. Lovink: A number of other options were considered, Mr. Chairman, and some of these are described in the paper you have before you. You will recognize that all of these options that are described in the paper basically take the conceptual framework of the proposed policy as a given. So you may ask, well, that does not seem to be a very far-reaching set of options; so I should say that certainly the consideration of policy options went further than is described in this policy. I could not give you any piece of paper that describes these other options, but if I may, I could go into it briefly.

The Chairman: Okay.

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Lovink: It seemed to us that there were basically three approaches to this problem. One was to say to the industry—the industry is looking for guidance on the government's view on the way in which it should evolve. One solution would be to say to the industry, look, the government believes the way in which the industry is presently structured is pretty good and we would basically like the industry to continue to be organized and regulated in the way it has been in the recent past. That would be, basically, option one. It is almost—it is consistent with that eastern Ontario saying I read in the paper this morning: if it is not broken, do not fix it. That would be that one option.

The second would be to say, well, let us start with a clean slate. Let us try to determine what the ideal structure of the industry would look like, and then if the status quo or the existing structure does not fit with that ideal structure, then let us do whatever is necessary to change the status quo to fit to the ideal; to match the ideal.

The third option was to say, well, let us get out of the business of telling the industry what structure it should have altogether and let us just deregulate the whole industry, not necessarily immediately, but over some well defined timetable.

If I may start with the last option, it did not appear to anybody in the department, and I do not think to any minister we have had in the last four years, that extensive deregulation of the industry was a viable option. It appeared that the circumstances in Canada simply do not make that a practical proposition.

The Chairman: I think I am going to intervene here, Mr. Lovink, because I think we will get into that later, and I will ask Mr. Nowlan to proceed with his next question, if it is okay with him. I think we will be talking about the options in more detail.

[Translation]

lées au sujet de ce qu'a dit le témoin. Mais en ce qui me concerne, j'aimerais obtenir quelques renseignements au sujet de l'évolution du Livre blanc qui a été préparé. Le ministère a-t-il examiné et rejeté d'autres options dans le cadre de la préparation de ce document et, dans l'affirmative, serait-il utile pour le Comité de les connaître?

M. Lovink: Monsieur le président, d'autres possibilités ont été envisagées, dont certaines figurent dans le document qui vous a été remis. Vous remarquerez que toutes les options décrites dans le document prennent pour acquis le cadre conceptuel de la politique proposée. Vous me direz peut-être, par conséquent, que cet ensemble d'options ne va pas très loin. Ma réponse, c'est que notre étude des différentes options est allée beaucoup plus loin que ce que ne laissait entendre la politique. Je ne suis pas en mesure de vous fournir un document décrivant les différentes options, mais si vous le voulez, je pourrai vous les décrire brièvement.

Le président: Allez-y.

M. Nowlan: Oui.

M. Lovink: Il y avait selon nous trois approches différentes au problème. L'une serait de dire à l'industrie... L'industrie aimerait savoir comment le gouvernement perçoit son évolution. Une solution, donc, serait de dire que le gouvernement trouve que la structure actuelle de l'industrie est assez bonne et qu'il aimerait la voir maintenir ses systèmes actuels d'organisation et de réglementation. Voilà donc la première option. Cela correspond en fait au dicton régional que j'ai lu dans le journal ce matin: si ce n'est pas cassé, ne le réparez pas. Voilà donc pour cette première option.

La deuxième option serait de dire qu'il faudrait tout recommencer à neuf. Essayons de déterminer quelle serait la structure idéale de l'industrie et voyons si le statu quo ou la structure existante cadre avec celle-ci. Si elle ne cadre pas, voyons ce qu'il nous faudrait modifier pour rectifier la situation et en arriver à la structure idéale.

La troisième option serait de dire: «Arrêtons de dire à l'industrie quelle genre de structure elle devrait avoir et déréglémentons-la dans son ensemble, pas nécessairement tout de suite, mais suivant un échéancier précis.

Je vais brièvement vous expliquer ces trois options, en commençant par la dernière. Personne au ministère, pas même les ministres qui ont été en poste au cours des quatre dernières années, n'a pensé qu'une déréglementation généralisée de l'industrie constituerait une option viable. Les circonstances en vigueur au Canada font que cette proposition ne serait pas du tout pratique.

Le président: Je me permets d'intervenir, monsieur Lovink, car je pense que nous reviendrons là-dessus plus tard. Je demanderai à M. Nowlan de poser sa dernière question, s'il n'y voit pas d'inconvénients. Je pense qu'on reviendra sur les options de façon plus détaillée un peu plus tard.

[Texte]

I might remind members of the committee as well that we have, of course, sessions scheduled with the minister where we will be going into policy in more detail.

Mr. Nowlan: Would it not help the committee to have him continue?

The Chairman: Okay, fine.

• 1015

Mr. Nowlan: I think this is pretty interesting.

The Chairman: If that is what the committee wants, sure.

Sorry, Mr. Lovink. Go ahead.

Mr. Lovink: Thank you, Mr. Chairman.

Because it was the consensus, and certainly the direction, of all the ministers that we have had since 1977 that extensive deregulation of the industry was not acceptable, that scratched option three.

Now, option two, the clean slate option, that of defining what the industry should ideally look like, seemed unworkable to the department. It seemed to be an impractical approach to a very real problem. It seemed unworkable to attempt to impose on something that had evolved over time an abstract theoretical notion of what the industry should look like. Moreover—and this is most important in our view—given the conclusion that the industry was basically performing extremely well—our studies show that, we believe, and I refer you to the evidence in the department's paper called "Economic Regulation and Competition in the Domestic Air Carrier Industry", which contains a large volume of information pointing to the basically satisfactory performance of the industry.

So it was a second conclusion that the second option, of throwing out the existing system and redesigning it from the ground up, was not practical, desirable or necessary; which left us the first option, which is to try to fine-tune the existing system, recognizing that it is working fairly well. It is an effort to determine in what detailed respects the present system is not working fully satisfactorily, so that it can be changed. That is a fundamental assumption of the proposal.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: So really the white paper proposes—your thought is the fine-tuning of the status quo. In that capacity, my final question, if the witness will understand it, is if it is a fine-tuning of the status quo we are considering with the different witnesses, for all practical purposes Air Canada is really de facto deregulated, whereas the other carriers are going to have some type, or even more regulation than they have had up to the present time? The witness may not agree with this, but is it not fair to say that what Air Canada wants, Air Canada gets? Is that what we are going to do, fine-tune

[Traduction]

Je tiens d'autre part à rappeler aux membres du Comité que nous avons prévu un certain nombre de séances auxquelles sera présent le ministre et au cours desquelles nous pourrions donc parler plus en détails de la politique.

M. Nowlan: Ne voudrait-il pas mieux qu'il poursuive?

Le président: Je veux bien.

M. Nowlan: Je trouve cela assez intéressant.

Le président: Je veux bien, si c'est que souhaite le Comité.

Excusez-moi, monsieur Lovink. Poursuivez.

M. Lovink: Merci, monsieur le président.

Tous les ministres qui se sont succédés depuis 1977 étant d'avis qu'une déréglementation poussée de l'industrie n'était pas souhaitable, la troisième option a tout de suite été éliminée.

Passons maintenant à la deuxième option, celle qui prévoit de recommencer à neuf. Les responsables du ministère étaient d'avis qu'il ne serait pas pratique de définir un idéal pour l'industrie. Ils pensaient que ce serait une approche assez peu pratique pour régler un problème des plus réels. Il leur a semblé bizarre d'essayer d'imposer à quelque chose qui avait évolué pendant une période de temps assez longue une notion théorique abstraite de ce à quoi devrait ressembler l'industrie. D'autre part, et ceci est beaucoup plus important à nos yeux, puisque l'industrie se débrouillait extrêmement bien... nos études le démontrent bien, et je vous demanderais de vous reporter au document préparé par le ministère intitulé «La réglementation et la concurrence économique au sein de l'industrie du transport aérien intérieur», qui comporte une masse de renseignements démontrant que le rendement de l'industrie est tout à fait satisfaisant.

On a donc décidé que la deuxième option, visant la position du système existant et la construction d'un système tout à fait neuf, n'était ni pratique, ni souhaitable ni même nécessaire. On s'est donc retrouvé avec la première option, qui reconnaît que le système fonctionne assez bien mais qui prévoit l'améliorer dans la mesure du possible. Il s'agit donc de savoir quels éléments du système actuel ne fonctionnent pas aussi bien qu'ils le pourraient, en vue de remédier au problème. C'est l'hypothèse fondamentale de cette proposition.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Le Livre blanc propose donc en réalité l'amélioration du statu quo. Ceci dit, ma dernière question est la suivante, et j'espère que vous la comprendrez: Si c'est vraiment l'amélioration du statu quo que nous envisageons, Air Canada sera réellement, à toutes fins pratiques, déréglementée tandis que les autres transporteurs devront se plier à davantage de réglementations qu'ils n'ont dû le faire par le passé, n'est-ce pas? Le témoin ne sera peut-être pas d'accord avec moi, mais n'est-il pas juste de dire qu'Air Canada obtient tout ce qu'elle veut? N'allons-nous pas en réalité améliorer la société Air

[Text]

the deregulated Air Canada? It has been pretty successful before the CTC? Would the witness comment on that?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: I suppose as you anticipated, I could not agree with that interpretation. The policy says nothing about Air Canada being allowed to do whatever it wants. Air Canada would, like any other carrier, be expected to appear before the Air Transport Committee and justify what new services it proposes to implement. In that sense Air Canada is not given any preferred status. It is treated like any other carrier.

Mr. Nowlan: Do you honestly believe that?

Mr. Lovink: There is nothing in the proposed policy—

Mr. Nowlan: What about past experience, and history? Just that last question; just to clarify the answer. That is what I am fighting. After all, you are the expert on domestic air policy. Would it not be fair to say that in past experience, certainly your experience with MOT in 1977, for all practical purposes Air Canada gets what it wants? In that sense it is deregulated now, whereas the other carriers must conform to regulation. That has been the experience of the industry.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: I do not think I could agree with that, Mr. Chairman. I cannot think of a concrete way to answer that question. I am not sure in what sense it could be said that Air Canada gets what it wants. Air Canada is subject to the same regulatory process as anyone else and so under the Air Canada Act, 1977. That is the situation.

• 1020

I believe the way Air Canada has been regulated since 1977 is entirely consistent with the Air Canada Act.

The Chairman: Thank you.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, permettez-moi de commencer en disant à quel point j'apprécie que le ministre ait bien voulu renvoyer ce document au Comité et lui permettre d'analyser cette politique très importante pour l'avenir de l'industrie aérienne au Canada.

Mr. Lovink, I must say that I welcome the opportunity to have you here. Mr. Nowlan asked you questions about the reaction of the air industry. I have a few press clippings about the reaction of people in the media and the so-called experts on your policy. I am sure you have read it. It says:

Proposed air policy stifles competition

[Translation]

Canada qui est déjà dérèglementée? Celle-ci s'est déjà assez bien débrouillée devant la CCT. Qu'en pense le témoin?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Vous avez eu raison de vous douter que je ne serais pas d'accord avec vous. La politique ne dit nulle part qu'Air Canada pourra faire tout ce qu'elle veut. La société Air Canada devra, comme tous les autres transporteurs, comparaître devant le Comité des transports aériens et justifier les nouveaux services qu'elle se propose d'offrir. En ce sens, Air Canada ne bénéficiera d'aucun statut préférentiel. La société Air Canada recevra le même traitement que tous les autres transporteurs.

M. Nowlan: Le croyez-vous honnêtement?

M. Lovink: La politique proposée ne contient rien . . .

M. Nowlan: Mais qu'en est-il si on remonte un peu dans le temps? J'aimerais que votre réponse à ma question soit un peu plus claire. Je lutte contre cela. Après tout, c'est vous l'expert en matière de politique aérienne intérieure. Ne serait-il pas juste de dire, en vous fondant sur votre expérience accumulée au ministère des Transports depuis 1977, qu'Air Canada obtient tout ce qu'elle veut? C'est pourquoi je dis qu'elle est déjà dérèglementée, tandis que les autres transporteurs doivent se plier aux règlements. C'est ce que nous révèle le passé de l'industrie.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Je ne suis pas d'accord, monsieur le président. Mais je ne sais ce que je pourrais vous dire de concret pour répondre à votre question. Je ne vois pas pourquoi vous prétendez qu'Air Canada obtient tout ce qu'elle veut. Air Canada est assujettie au même processus réglementaire que tout autre entreprise et ce, en vertu de la Loi constituant Air Canada de 1977. Voilà ce qu'il en est.

Je pense que la façon dont Air Canada a été réglementée depuis 1977 est entièrement conforme aux dispositions de la Loi constituant Air Canada.

Le président: Merci.

Monsieur Deniger

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, allow me to begin by saying how much I appreciate the fact that the minister agreed to refer this document to the committee in order to be able to study this very important policy for the future of the air transport industry in Canada.

Monsieur Lovink, je dois vous dire que je suis heureux de vous voir ici. M. Nowlan vous a posé des questions au sujet de la réaction des transporteurs aériens. J'ai quelques coupures de journaux au sujet de la réaction des médias et des prétendus experts concernant votre politique. Je suis certain que vous les avez lues. On y dit:

Le projet de politique aérienne nuit à la concurrence

[Texte]

Ottawa Citizen August 20.

Air carrier sees losses if disruption is resumed

The Globe and Mail August 21.

Air line competition stopped

Calgary Herald August 21.

Ever tighter regulations

September 7, 1981. And so on and so forth.

So your policy is popular with some; it is certainly not popular with others. I have not made up my mind on it yet. I have read it carefully, I have gone through a lot of the briefs, I even teach that topic at McGill. Even then I am not too sure basically where we should go. I did read, however, your speech of November 2 to APAC. I guess in your speech you basically say what I want the committee to do. You say, and I quote:

It seemed to the minister that the resolution of the resulting conflict should not be left entirely to market forces with unacceptable side effects, both on the industry and on the travelling public.

It is basically those side effects on the industry and on the travelling public that I want to investigate, because I do not see, really, fundamentally, any difference in this policy from what was in application before it came out in August. In civil law we basically codify everything, and I have a feeling that you codified in a policy what was being done anyway. It is not a criticism; it is more of my own *constatation*, as we say in French—what I perceive it to be.

Also, as an opening statement, because I know we will see you again, I find it somewhat surprising that Wardair, as major an airline as it is here in Canada, is basically put on an aside, on a back burner, in this policy. We basically mention it at page 1: we call it a pure charter operator and we do not talk about it any more, although you mentioned it in your presentation. So I think the whole issue of Wardair has to be reviewed in light again of competition, in light of regulation. I think the issue of Air Canada—we talk about regulation or deregulation, but how fair can the marketplace be if you have a company which is owned by the state and that has advantages to its financing that other companies have not? How can a company like that compete with other private companies which basically belong to shareholders and do not have the same resources? So again, that is a very fundamental issue that has to be tackled.

I am not sure if we will have the time, Mr. Chairman, to do all of that in the short space of time the minister has given us. But I would like you to comment again on the fine-tuning of the status quo. Basically, and I read it carefully and you know I have read it, what difference tomorrow, if this policy were in

[Traduction]

Le Citizen du 20 août.

Les transporteurs aériens envisagent des pertes si le démantèlement se produit

Le Globe and Mail du 21 août.

Fin de la concurrence dans les lignes aériennes

Le Calgary Herald du 21 août.

Rigueur sans pareil des règlements.

Le 7 septembre 1981. Et ainsi de suite.

Votre politique est donc populaire auprès de certains et sûrement mal accueillie par d'autres. Je ne sais toujours pas quoi en penser moi-même. Je l'ai lue attentivement, j'ai lu beaucoup de mémoires, et j'enseigne même ce sujet à l'université McGill. Malgré tout, je ne suis pas encore certain de l'orientation que nous devrions prendre. J'ai cependant lu votre discours du 2 novembre prononcé devant l'ATAC. Dans ce discours, vous dites essentiellement ce que j'aimerais que le Comité fasse. Je cite:

Le ministre semble d'avis que le règlement du conflit qui s'ensuit ne devrait pas être laissé entièrement aux forces du marché avec les conséquences secondaires inacceptables qui en découleraient, tant au niveau de l'industrie que des usagers.

Ce sont essentiellement ces conséquences secondaires sur l'industrie et les usagers que je veux aborder, parce que je ne vois pas, en réalité, de différence entre cette politique et celle qui existait avant son établissement au mois d'août. En droit civil, nous codifions presque tout, et j'ai l'impression que vous avez codifié une politique qui était déjà en application. Ce n'est pas une critique, c'est plus une constatation de ma part, comme on dit en français la façon dont on voit les choses.

De plus, comme déclaration préliminaire et parce que je sais que nous allons vous revoir, je trouve un peu étonnant que Wardair, compte tenu de son importance dans le transport aérien au Canada, soit mise à l'écart dans cette politique. On y fait allusion à la page 1: nous disons que c'est un transporteur à la demande puis nous n'en entendons plus parler, sauf que vous le mentionnez dans votre exposé. En conséquence, je pense que toute la question de Wardair doit être revisitée à la lumière encore une fois de la concurrence et en fonction de la réglementation. Je pense que la question d'Air Canada—nous parlons de réglementation ou de déréglementation, mais dans quelle mesure le marché peut-il est juste si une compagnie appartenant à l'État bénéficie d'un financement que d'autres compagnies n'ont pas? Comment une compagnie comme celle-là peut-elle concurrencer d'autres compagnies privées qui ne disposent pas des mêmes ressources? C'est une question très fondamentale qu'il faut aborder.

Je ne sais pas si nous avons le temps, monsieur le président, de faire tout cela dans le délai que le ministre nous a imparti. Mais j'aimerais que vous nous parliez encore une fois des derniers ajustements apportés au *statu quo*. Essentiellement, je vous demande, après avoir lu attentivement la politique comme

[Text]

effect, would it have on any CTC decision that could have happened before August 19?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: That is a long statement, Mr. Chairman, and I will try to answer that question as well as I can.

It is true that the policy accepts the status quo as fundamentally acceptable. I have already indicated that earlier. How would it change the situation? Well, it would change the situation basically in clearing up a lot of questions that are now up in the air—and I am not making a pun—for instance, the question of whether EPA would be allowed to operate nonstop St. John's, Newfoundland to Toronto, which it wishes to do. Would that be allowed or would it not be allowed? That sort of question—and I could cite others like it—at the moment would be controversial.

• 1025

Mr. Deniger: But you know very well if we take that example, and that specific example, the previous policy would not allow St. John's-Toronto CPA direct flight, and this policy does not allow St. John's Toronto CPA direct flight, so there is no change.

Mr. Lovink: The fact that there is not a change here is not a criticism, because the object of the policy is not necessarily to change, but to guide—to indicate the government's idea of what the industry should be attempting to do and what it should desist from doing. So in that sense—

Mr. Deniger: I agree with that, but you see, fundamentally the CTC, since it had the Jamieson policy in 1967, has evolved its own jurisprudence. The Governor in Council, through its appeal, has also had its imprint on that jurisprudence, but there was no statement of policy. You have come up with a statement of policy, finally. I think it is good to have a statement of policy which basically only states the reality of August 1981. I am not criticizing you on that. It is my belief on it, because basically the fundamental issue, I think, in Canada right now is that we have two nationals, we have four regionals, and we have a company called Wardair which does not seem to fit anywhere, yet it is a company that is very, very important. It is a company from which I would welcome witnesses, because I find that they are quite often outspoken, as you well know, and I think basically we have to look at the impact on the industry and on the travelling public. That would be my conclusion. I have no conclusions now. You are the first witnesses we have had.

I will close on this. My mind is still open on it. I do not see any change, basically, in the policy—in what you have put out and what was in application. I am not sure if there should have been changes, and I guess that is what we will find out in a month or so, when we have finished our hearings.

[Translation]

vous savez que je l'ai fait, quelle incidence l'entrée en vigueur de cette politique demain aurait-elle sur toute décision de la CCT qui aurait pu être prise avant le 19 août?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: C'est une longue déclaration, monsieur le président, et je vais faire mon possible pour répondre.

Il est vrai que la politique accepte le *statu quo* comme étant fondamentalement acceptable. Je l'ai déjà dit. Comment cela va-t-il changer la situation? Essentiellement, cela permettrait d'élucider de nombreuses questions qui sont encore en l'air—sans jeu de mots—par exemple, la question de savoir si l'EPA pourrait être autorisée à assurer un vol sans escale de Saint-Jean (Terre-Neuve) à Toronto, comme elle le souhaite. Ce vol serait-il autorisé ou non? Ce genre de questions—et je pourrais vous citer d'autres cas semblables—feraient l'objet d'une controverse en ce moment.

M. Deniger: Mais vous savez très bien que si nous prenons cet exemple, et cet exemple bien précis, suivant l'ancienne politique, la CPA n'était pas autorisée à exploiter une ligne directe Saint-Jean—Toronto et la présente politique ne le lui permet pas davantage, donc il n'y a pas de changement.

M. Lovink: Le fait qu'il n'y ait pas de changement n'est pas une critique, parce que la politique n'a pas nécessairement pour objet d'apporter des changements, mais d'indiquer au gouvernement ce que l'industrie devrait essayer de faire et ce qu'elle devrait éviter de faire. Alors, en ce sens—

M. Deniger: D'accord, mais voyez-vous, fondamentalement, depuis la politique introduite par Jamieson en 1967, la CCT a créé sa propre jurisprudence. Le gouverneur en conseil, par son droit d'appel, a également eu une incidence sur cette jurisprudence, mais il n'y a pas eu d'énoncé de politique. Vous venez enfin d'en présenter un. Je pense qu'il est bien d'avoir un énoncé de politique qui expose essentiellement ce qui se faisait au mois d'août 1981. Je ne vous critique pas là-dessus. C'est simplement mon point de vue, parce qu'essentiellement, la question fondamentale est qu'au Canada, actuellement, nous avons deux sociétés nationales, quatre sociétés régionales et une autre société, Wardair, qui ne semble se situer nulle part, pourtant c'est une compagnie très importante. C'est une compagnie dont j'aimerais recevoir des témoins, parce que je trouve qu'elle est assez souvent franche dans ses propos, comme vous le savez bien, et je pense essentiellement que nous devons nous pencher sur les conséquences sur l'industrie et les usagers. C'est la conclusion à laquelle j'en arriverais. Je n'ai aucune conclusion à présenter maintenant. Vous êtes le premier témoin que nous entendons.

Je vais terminer là-dessus. Mon idée n'est toujours pas faite. Je ne vois pas de différence, essentiellement, entre la politique que vous avez présentée et ce qui se produisait auparavant. Je ne sais pas s'il y aurait dû y avoir des changements, et je présume que c'est ce que nous allons voir dans à peu près un mois lorsque nous aurons terminé nos audiences.

[Texte]

The Chairman: Would you care to comment, Mr. Lovink?

Mr. Lovink: The proposed policy does make certain changes. At the moment there are four regional territories. This creates significant constraints on the new types of services that the regionals may apply for. Under the proposed policy, eastern Canada becomes one territory. It creates new opportunities for the regionals to start services that they are prevented from operating under the present policy.

It may be said, and the regionals do say, that in the short term it does not mean very much. That is true, but traffic is going to grow; it may grow relatively rapidly in some city pairs, perhaps slowly in others, but on the city pairs where it does grow, it creates an opportunity for new services by the regionals that would not be possible under the present policy. It would also create a possibility for more competition on a number of these longer-haul routes, up to 800 miles nonstop, that would now be really reserved primarily to Air Canada and CP Air on a nonstop basis.

Mr. Deniger: I am not sure I agree with that, but we will let Mr. Benjamin—

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Lovink, your policy proposal creates two regions for the regional carriers, the eastern region having three carriers, which obviously provides for competition among them, but the western region having only one carrier, precluding any other carrier from ever getting into the western region, which it seems to me would mean that PWA would have a monopoly of the western region, from Winnipeg west. Do you think that is good for service to the flying public? And why an eastern region with three carriers and a western region with one carrier?

Mr. Lovink: Mr. Chairman, in western Canada it is true that there is one regional carrier, but I think it could be said reasonably that to a very large extent CP Air is operating as a regional carrier, certainly in British Columbia. Also, there exists in western Canada a much larger number of strong local carriers than in eastern Canada. I am thinking of carriers like Time Air and Northwest Territorial. These carriers are in a position, although they would be restricted under the proposed policy to the operation of non-jet aircraft, to nonetheless compete quite significantly with the regional carrier.

• 1030

The Chairman: Thank you, sir.

Before I recognize Mr. Benjamin, I just want to say that while we do have pretty restrictive time frames on our reference, it seems to me that the more important thing is to do a thorough job. Therefore, if the need arises to have Mr. Lovink back, we will find ways of doing that. It does not seem to me that we are serving any purpose to do a superficial job on this policy proposal—

[Traduction]

Le président: Aimeriez-vous faire un commentaire, monsieur Lovink?

M. Lovink: Le projet de politique apporte en fait certains changements. A l'heure actuelle, il y a quatre territoires régionaux. Cela limite considérablement le genre de services que les régions peuvent solliciter. En vertu du projet de politique, l'est du Canada devient un territoire. Cela crée de nouvelles possibilités pour les sociétés régionales en ce sens qu'elles peuvent commencer à assurer des services qu'elles n'étaient pas autorisées à assurer en vertu de la politique actuelle.

On peut dire, et les sociétés régionales l'ont dit, qu'à court terme cela ne signifie pas grand-chose. C'est vrai, mais le trafic va s'accroître; il va s'accroître assez rapidement pour certaines paires de villes, peut-être plus lentement pour d'autres, mais tout accroissement va permettre aux sociétés régionales d'assurer de nouveaux services qu'elles n'étaient pas autorisées à assurer en vertu de la politique actuelle. Cela va également mousser la concurrence pour un certain nombre de vols longs-courriers, soit jusqu'à 800 miles sans escale, qui étaient réservés principalement à Air Canada et à CP Air.

M. Deniger: Je ne suis pas certain d'être d'accord, mais nous allons laisser M. Benjamin—

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Lovink, votre projet de politique crée deux régions pour les transporteurs régionaux; la région de l'Est, compte 3 transporteurs qui se font évidemment concurrence, mais la région de l'Ouest ne compte qu'un seul transporteur, ce qui empêche tout autre transporteur d'y pénétrer et, à mon sens, cela voudrait dire que la PWA aurait le monopole de la région de l'Ouest, à partir de Winnipeg. Pensez-vous que cela soit bon pour le service passagers? Et pourquoi une région de l'Est comprenant trois transporteurs et une région de l'Ouest n'en comptant qu'un seul?

M. Lovink: Monsieur le président, dans l'Ouest du Canada, il est vrai qu'il n'existe qu'un seul transporteur régional, mais je pense qu'il pourrait être raisonnable d'affirmer que dans une très grande mesure CP Air fonctionne en tant que transporteur régional, du moins en Colombie-Britannique. Dans l'ouest du Canada, il y a beaucoup plus d'importants transporteurs locaux que dans l'Est. Je pense à des sociétés comme *Time Air* et *Northwest Territorial*. Ces transporteurs sont en mesure, bien que limités en vertu du projet de politique à n'exploiter que des avions autres qu'à réaction, d'opposer une vive concurrence au transporteur régional.

Le président: Merci monsieur.

Avant de céder la parole à M. Benjamin, je voudrais simplement dire que même si nous avons un délai assez limité pour remplir notre mandat, il me semble qu'il est plus important de faire un bon travail. En conséquence, s'il faut rappeler M. Lovink, nous trouverons le moyen de le faire. Je ne crois pas qu'il serait utile de n'aborder que superficiellement ce projet de politique...

[Text]

An hon. Member: Hear! Hear!

The Chairman: —and therefore I do not want members to feel they are confined forever to the one and a half hour session with any given witness. I do want to say, however, that the committee has agreed to a proposed schedule of hearings. We have arranged for witnesses to come accordingly, and therefore, for the time being, we must abide by that and look to other opportunities to have witnesses we may want back. So at 11.00 o'clock I will proceed to call our next witness, Mr. Lawson Hunter, because I do not think it is fair to those witnesses to be asked to come here for a certain time and then for us not to hear them.

Mr. Benjamin, please.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, some of my questions have been asked, so I will not need more than a few minutes. The proposed policy classifies the airline system as the two nationals, the regionals, and then a number of locals. The local carriers are to be restricted to propeller aircraft. Would you say that this policy would envision exceptions to that restriction on routes where national or regional carriers do not go?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, the policy does envisage exceptions from the restriction which is mentioned, at the discretion of the CTC. There is this possibility if a local carrier were to offer or propose the operation of jets on routes in which neither the national nor the regional carriers were interested. The CTC could agree to such proposals.

Mr. Benjamin: This will not be in the proposed policy specifically, but would the policy envision that where there are routes on which you have to take two airlines, and they refuse to provide two joint fares, there would be a provision made, or would it be a matter of regulatory power by the CTC?

The Acting Chairman (Mr. Corbin): Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Well it would be a matter for the CTC, Mr. Chairman. The question of joint fares and whether the CTC has the power to require carriers to offer joint fares is in dispute. I am not sure that the CTC would in fact have the power to make such requirements, and the policy does not specifically address this point.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, personally I would rather see a policy that made it possible for improved and extended services or the starting of services for places in Canada which do not get very good service or get none at all. It seems to us the problem has been, particularly in isolated and coastal areas where there is low-density traffic, that local carriers start up—and we have seen it happen time and time again over the years—with champagne ideas and a beer market. They go belly up and the service is cancelled or it becomes so terribly bad that there is a demand upon the government to move in.

[Translation]

Une voix: Bravo! Bravo!

Le président: . . . et je ne veux pas, en conséquence, que les membres du Comité se croient limités aux séances d'une heure et demie avec un témoin particulier. Je veux souligner, toutefois, que le Comité a accepté un calendrier d'audiences. Les témoins ont été invités en conséquence, et nous devons donc, pour le moment, suivre cet échéancier et étudier d'autres possibilités pour convoquer de nouveau les témoins que nous aimerions revoir. Donc, à 11h00, je vais appeler notre prochain témoin, M. Lawson Hunter, parce que je ne crois pas qu'il est juste pour ces témoins d'être appelés à comparaître à une certaine heure et de ne pas pouvoir se faire entendre.

Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Monsieur le président, quelques-unes de mes questions ont déjà été posées, alors je n'aurai besoin que de quelques minutes seulement. Selon le projet de politique, la classification du système de transport aérien regroupe deux sociétés nationales, les sociétés régionales et un certain nombre de sociétés locales. Les transporteurs locaux sont limités à l'utilisation d'avions à hélice. Seriez-vous prêt à dire que des exceptions à cette restriction pourraient être envisagées dans le cadre de cette politique dans les cas de lignes que les transporteurs nationaux ou régionaux n'exploitent pas?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, la politique envisage des exceptions à cette restriction selon la discrétion de la CCT. Il est possible qu'un transporteur local offre ou propose d'exploiter au moyen de jets des lignes qui n'intéressent ni les transporteurs nationaux ni les transporteurs régionaux. La CCT pourrait accéder à de telles propositions.

M. Benjamin: Cela ne va pas être prévu comme tel dans la politique, mais sera-t-il possible que dans les cas de trajets où il faut recourir à deux compagnies aériennes, et qu'on refuse d'offrir deux tarifs conjoints, qu'une disposition soit intégrée à la politique, ou cela relèvera-t-il du pouvoir de réglementation de la CCT?

Le président suppléant (M. Corbin): Monsieur Lovink.

M. Lovink: Il appartiendrait à la CCT de régler la question, monsieur le président. La question des tarifs conjoints et la question de savoir si la CCT a le pouvoir d'exiger des transporteurs d'offrir ces tarifs sont en litige. Je ne suis pas sûr que la CCT aurait effectivement le pouvoir d'exiger une telle chose, et la politique n'aborde pas cette question précisément.

M. Benjamin: Monsieur le président, personnellement, j'aimerais mieux voir une politique qui donne la possibilité d'améliorer et d'étendre les services ou d'en inaugurer dans des régions du Canada qui ne sont pas très bien desservies ou qui ne le sont pas du tout. Il nous semble que le problème a été, particulièrement dans les régions éloignées et côtières où le trafic est faible, que les transporteurs locaux se lancent en affaires—et nous l'avons vu maintes et maintes fois au fil des années—avec des idées grandioses pour un marché peu favorable. Ils foncent tête baissée et le service est annulé ou devient

[Texte]

Did you consider, as an option, that where there are established national or regional carriers they be required to provide service to those kinds of locations to ensure some measure of equitable service? This would be on the basis of using the profitable routes to cross-subsidize those routes on which they were going to lose their shirts.

• 1035

In a country with our kind of geography and climate, and with the way our population is scattered around, we cannot envision an airline system similar to those of the United States or Europe, where there are much larger populations which are spread out more evenly. Surely we are an exception. We are much different from other areas of the world. Because of what I have said about geography and climate and where our people are located, if we are going to provide a reasonably fair service to all parts of the country, and not just where a buck can be made, then the established national and regional airlines should be required to provide those services. Otherwise local carriers will demand, so they can survive, a piece of the market which either the regional carrier or the national carrier—or both—has. Then we will be back into a boar's nest of many airlines of various sizes and ownerships cutting each other's throats to the detriment of service and trying to share a market in which they all cannot survive.

Did you consider extending that principle?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, the National Transportation Act requires at the moment that if carriers are required to offer a certain service as a matter of public duty, they must be compensated for any losses they incur in the process. To date the policy has been not to impose that kind of requirement on carriers very often, though there are a few cases where the government has seen fit to provide subsidies for services required as a matter of public duty. It is not part of this proposed policy, Mr. Chairman, to change that.

The Chairman: Mr. Benjamin, go ahead.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Skelly: You would not give me a supplementary right now?

The Chairman: Yes, I would.

Mr. Skelly: I would just like to follow up on an idea he has, and ask your opinion on it. Say an airline like Pacific Western Airlines is confined west of Winnipeg and with changing developmental ideas is forced to put more pressure on routes that are now occupied by local carriers, where they are in

[Traduction]

tellement mauvais que l'on demande au gouvernement d'intervenir.

Avez-vous pensé à la possibilité que là où il existe des transporteurs nationaux ou régionaux établis, que ceux-ci soient tenus d'offrir des services dans ces régions de manière à assurer dans une certaine mesure un service équitable? On pourrait utiliser les profits des lignes rentables pour renflouer celles qui entraînent d'énormes pertes.

Dans un pays comme le nôtre, avec sa géographie et son climat, et la façon dont la population est dispersée, nous ne pouvons songer à avoir un système de transport aérien semblable à celui qui existe aux États-Unis ou en Europe, dans des pays où la population est beaucoup plus importante et où elle est dispersée beaucoup plus également. Nous sommes certainement une exception. Nous sommes très différents des autres parties du monde. À cause de ce que j'ai dit au sujet de la géographie et du climat et de la façon dont la population est dispersée, si nous devons assurer un service raisonnablement juste dans toutes les régions du pays, et non seulement dans les régions qui peuvent permettre de réaliser des gains, ce serait donc les lignes aériennes nationales et régionales établies qui devraient être tenues d'assurer ces services. Autrement, les transporteurs locaux vont exiger, pour survivre, une partie du marché qui appartient soit au transporteur régional soit au transporteur national, ou aux deux. Nous allons alors nous retrouver dans une situation insoutenable où coexistent de nombreuses compagnies aériennes de taille et de propriété différentes qui essaieront de s'entre-tuer, au détriment du service, et qui tenteront de se partager un marché qui ne peut les faire vivre toutes à la fois.

Avez-vous songé à étendre ce principe?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, la Loi nationale sur les transports stipule à l'heure actuelle que si des transporteurs sont obligés d'offrir un certain service au public, ils doivent être compensés de toute perte qu'ils subissent dans ce processus. Jusqu'à présent, la politique a été de ne pas imposer trop souvent ce genre de fardeau aux transporteurs, bien qu'il y ait eu quelques cas où le gouvernement a cru bon d'offrir des subventions pour assurer des services essentiels au public. Ce projet de politique, monsieur le président, n'a pas l'intention de changer cela.

Le président: Monsieur Benjamin, allez-y.

M. Benjamin: Merci.

M. Skelly: Me permettriez-vous une question supplémentaire tout de suite?

Le président: Oui.

M. Skelly: J'aimerais simplement faire suite à une idée qu'il a exprimée, et vous demander votre opinion là-dessus. Disons qu'une compagnie aérienne comme Pacific Western Airlines est confinée à l'ouest de Winnipeg et, à cause de projets de développement qui évoluent, est obligée d'exercer plus de

[Text]

competition. Suddenly it makes a decision to improve service and break local carriers, or, at least, cut them back, though the local carrier has made substantial investments on those routes.

I guess the best example would be Air B.C. and PWA, where Air B.C. is going to have to back up on some of those more lucrative routes of a local carrier, whether allowing the larger carrier to do that would be in the public interest and consistent with the requirements of public convenience and necessity. The proposed policy urges the CTC to continue in that line and to bear in mind the implications for a local carrier's entire route network of allowing the larger carrier to enter into its most profitable market.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, at present the CTC would decide, when a larger carrier applies to take over one of the more lucrative routes of a local carrier, whether allowing the larger carrier to do that would be in the public interest and consistent with the requirements of public convenience and necessity. The proposed policy urges the CTC to continue in that line and to bear in mind the implications for a local carrier's entire route network of allowing the larger carrier to enter into its most profitable market.

You may remember some time ago there was an application by Pacific Western Airlines to start serving the Calgary-Lethbridge route, which is a route already served by Time Air. The Air Transport Committee denied that application by Pacific Western Airlines on the grounds, in part, that the damaging effects on the entire Time Air system would outweigh the advantage to the travelling public of having a second jet carrier on the route. But the judgment would outweigh the advantage to the travelling public of having a second, and jet, carrier on the route Lethbridge-Calgary. But the judgment would be made in all cases, I think, in the light of the very particular circumstances which applied.

• 1040

The Chairman: Thank you.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I might do two things of a housekeeping nature, by way of asking you questions first and before I get into questioning the witness. First of all, we were given some briefs just over the weekend and I have not had a chance to read them yet. One of them is a brief from Nordair. Would it be the intention of the committee to have our experts on the far side précis those briefs for us and give them to us with the brief or at some later date? I want just to do this. Some of the material they have given us, which I would guess came on my desk either yesterday or Friday—I happened to be away both days unfortunately—I am frankly very impressed with. I think they have done an excellent job. I had a list of questions ready for this morning and I found they have the majority of the questions I have in probably a little more complete fashion. So I am impressed

[Translation]

pression sur les trajets qui sont maintenant occupés par des transporteurs locaux, là où il y a de la concurrence. Soudainement, la société décide d'améliorer son service et d'éliminer les transporteurs locaux, ou du moins, de les reléguer au second rang, même si le transporteur local a investi substantiellement dans ces services.

Je pense que le meilleur exemple serait celui de la Air B.C. et de la PWA, où la Air B.C. devra renoncer à certains trajets et commencer à chercher à améliorer les services existants plutôt que de prendre de l'expansion. Air B.C. pourrait faire faillite. Comment pouvez-vous offrir une certaine protection, en vertu du système actuel, à ces transporteurs locaux? Si Air B.C. fait faillite, qu'arrivera-t-il à toute la côte de la Colombie-Britannique?

M. Lovink: Monsieur le président, à l'heure actuelle, quand un transporteur plus important demande d'intégrer à son service l'une des lignes les plus lucratives d'un transporteur local, la CCT détermine, en étudiant la demande du transporteur plus important, si l'intérêt du public serait bien servi et si cela serait conforme aux besoins du public. Le projet de politique incite la CCT à continuer d'agir de cette façon et à ne pas oublier de tenir compte des conséquences que subira le réseau du transporteur local appelé à céder à un plus grand que lui sa part la plus profitable du marché.

Vous vous souvenez peut-être qu'il y a quelque temps, la Pacific Western Airlines a demandé d'assurer le service entre Calgary et Lethbridge, qui est un trajet déjà assuré par Time Air. Le Comité des transports aériens a rejeté la demande de Pacific Western Airlines en disant, en partie, que les effets dommageables sur l'ensemble du système de Time Air seraient plus importants que les avantages que procurerait aux usagers un second service par avions à réaction sur le même itinéraire. Mais le jugement pèserait plus lourd que l'avantage, pour les usagers, de disposer d'un deuxième transporteur, à réaction cette fois, sur le trajet Lethbridge-Calgary. Mais ce jugement serait rendu dans tous les cas, je pense, à la lumière de circonstances très particulières.

Le président: Merci.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Je me demande si je ne pourrais pas faire deux choses qui ont rapport à la procédure, en vous posant des questions avant de m'adresser au témoin. D'abord, on nous a communiqué des mémoires, la fin de semaine dernière, et je n'ai pas eu l'occasion de les lire. L'un de ces mémoires vient de Nordair. Le Comité pourrait-il demander à nos experts de l'autre côté de résumer ces mémoires pour nous et de nous remettre ces résumés, accompagnés des mémoires, à une date ultérieure? C'est tout ce que je voulais faire. Je suis franchement très agréablement surpris des documents qu'ils nous ont communiqués et qui sont arrivés à mon bureau soit hier, soit vendredi—malheureusement, j'étais absent ces deux journées-là. Je pense qu'ils ont fait un excellent travail. J'avais préparé une liste de questions pour ce matin et j'ai constaté que la majorité d'entre elles paraissaient

[Texte]

with what they are doing; but I think it is important that we get those précis with the briefs if we possibly can.

The Chairman: I have asked our staff to do that, Mr. Ellis, and other members of the committee. But I have also asked that whenever a brief becomes available, it get into the hands of the members as soon as possible, with, if necessary, a précis to follow. Some members may want more time to study the detailed brief rather than just the précis. So as soon as précis are prepared, you will get those. The briefs you may get somewhat earlier, but as soon as possible the précis will be circulated.

Mr. Ellis: Okay, thank you. Secondly, about Mr. Lovink's appearance before this committee again, very obviously none of us fully understands all the details of that very complicated document. We have the major document; we have the condensed proposal; and we have the notes Mr. Lovink used this morning—all of which attempt to give us the sense of what is in the main document. But obviously it is not possible to absorb it all this quickly. It seems to me the way we will absorb this more fully is by questioning the various witnesses to come before us, and by living with it over the next few weeks. I think it is absolutely imperative that we have Mr. Lovink back at least once, perhaps twice, between now and the time that we write a report. I would suggest to you, Mr. Chairman, that we are going to get a better feel for the policy contained there probably in a couple of weeks, and I think it might be good to schedule a session then. As we get towards the end of the regular list of witnesses you have proposed I think would be again the time to have Mr. Lovink and his support staff come before us, and one last time as we get down to writing the report.

The Chairman: It is a suggestion that is well taken by the Chair, Mr. Ellis, and it will certainly be given consideration by the subcommittee, which, of course, will report back to the committee. As I said earlier, I want the committee to have every opportunity to do this in detail, to do it thoroughly. I do keep a list of all the members who wish to intervene, and those who do not get on today will be given the opportunity the next time Mr. Lovink appears, as undoubtedly he will be doing. So I thank you for your suggestion and I assure you that that will be borne in mind.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, one last thing, then. Could we have a copy of the notes Mr. Lovink used this morning? They differed in a very minute way, but were much more condensed again than the document we have been using. Are those notes available to us, and if not, will they be available to us?

[Traduction]

dans le document et qu'elles étaient probablement mieux formulées. Donc, leur travail m'impressionne; mais je pense qu'il est important que nous obtenions ces résumés, accompagnés des mémoires, si cela est possible.

Le président: J'ai demandé à notre personnel de faire cela, monsieur Ellis, et à d'autres membres du Comité. Mais j'ai aussi demandé que dès qu'un mémoire devient disponible, il soit communiqué aux membres dès que possible, suivi, s'il y a lieu, d'un résumé. Certains membres du Comité peuvent vouloir passer plus de temps à étudier le mémoire dans son détail plutôt que simplement le résumé. Alors, dès qu'un résumé sera rédigé, vous le recevrez. Les mémoires, vous les recevrez peut-être un peu plus tôt, mais le résumé suivra aussitôt que possible.

M. Ellis: Très bien, merci. Deuxièmement, au sujet du retour de M. Lovink devant notre Comité, il est très évident que personne d'entre nous ne comprend entièrement tous les détails de ce document très compliqué. Nous avons le document principal; nous avons la proposition condensée; et nous avons les notes qu'a utilisées M. Lovink ce matin—et ce sont tous des documents qui essaient de faire ressortir l'essentiel du document principal. Mais il est évident qu'il est impossible d'absorber toute cette matière rapidement. Il me semble que la façon qui va nous permettre d'absorber cette matière plus complètement, c'est de poser des questions aux divers témoins qui comparaitront devant nous, et de digérer le tout au cours des prochaines semaines. Je pense qu'il est absolument essentiel que M. Lovink revienne au moins une fois, peut-être deux fois, d'ici à ce que nous rédigeons un rapport. Je serais prêt à dire, monsieur le président, que nous allons avoir une meilleure idée de la politique énoncée dans ce document dans quelques semaines, et je pense qu'il conviendrait d'organiser une séance à la fin de cette période. Une fois que la plupart des témoins qui figurent sur la liste régulière auront comparu, vous avez proposé, je pense, de réinviter M. Lovink et ses adjoints, puis une dernière fois avant que nous passions à la rédaction du rapport.

Le président: C'est une suggestion que j'accepte volontiers, monsieur Ellis, et elle va certainement être considérée par le sous-comité, qui va évidemment faire rapport au Comité. Comme je l'ai déjà dit, je veux que le Comité ait toutes les possibilités de faire une étude détaillée et de faire un travail complet. Je tiens une liste de tous les membres qui veulent faire une intervention, et ceux qui n'auront pas l'occasion de parler aujourd'hui pourront le faire la prochaine fois que M. Lovink comparaitra devant notre Comité. Alors, je vous remercie de votre suggestion et je vous assure qu'on en tiendra compte.

M. Ellis: Monsieur le président, une dernière chose, s'il vous plaît. Pourrions-nous avoir une copie des notes que M. Lovink a utilisées ce matin? Elles n'étaient pas tellement différentes du document que nous avons en main, mais elles étaient beaucoup plus condensées que ce dernier. Ces notes-là sont-elles à notre disposition, et dans la négative, le seront-elles plus tard?

[Text]

The Chairman: It is my understanding that they can be available to us. But if they are submitted to the committee I will insist, of course, that they be made available in both official languages from government departments and agencies.

Mr. Ellis: Could we ask Mr. Lovink if those are available in that way now?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Yes, Mr. Chairman, they are available. Unfortunately there has not yet been an opportunity to translate them. We will do that just as quickly as possible. If you wish to have them in the English version now and a translated version later, or all at once when it has been translated, I am in your hands.

• 1045

The Chairman: I am not going to authorize them to be distributed in one language only from a government department or agency, because, with all due respect, this policy paper has been around since last August. The reference has been around since mid-December, and it seems to me that with the size of the various departments and the staff available the documentation should be translated when the witnesses appear before the committee. But if any member wants to pick up a copy from Mr. Lovink, that is his personal affair. The chairman is not going to interfere with that.

Mr. Ellis: Okay, Mr. Chairman, thank you very much.

Now to go to Mr. Lovink, if I might, just for a moment, through you, Mr. Chairman, I, like some of my colleagues, want to deal in a very general way today. Mr. Lovink has identified what he sees as the problems. I hope that as we go through the next few weeks we will perhaps see other problems or shades of problems that Mr. Lovink has not seen. I wonder if I could ask Mr. Lovink whether, in the course of preparing this policy, there has been any attempt to reduce the restrictions on carriers, to remove regulations—other than those imposed with safety in mind, of course—rather than to impose more. It seems to me this should be one of our basic objectives.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, you may recall that I tried to differentiate between this policy proposal and a separate policy on competition in the industry. We see the two things as related but separable. That is to say that this policy deals with the sorts of services for which the various groups and types of carriers might hope to be licensed, without specifying in any clear way how the CTC should go about licensing them or in which circumstances it should or should not license them to perform those roles. For example, if Nordair were to apply to start a nonstop service between, let us say, Toronto and North Bay—North Bay, Timmins, and Sudbury, if you like—connecting all those points with Toronto in competition with Air Canada, whether that should be allowed by the CTC, whether the government should attempt to guide the CTC in making a

[Translation]

Le président: Je pense qu'elles peuvent être mises à notre disposition. Mais si elles sont communiquées au Comité, je vais insister évidemment auprès des ministères et organismes gouvernementaux pour qu'elles soient présentées dans les deux langues officielles.

M. Ellis: Pourrions-nous demander à M. Lovink si ces notes existent sous cette forme maintenant?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Oui, monsieur le président, elles sont disponibles. Malheureusement, nous n'avons pas eu l'occasion de les faire traduire. Nous allons le faire dès que possible. Si vous voulez la version anglaise maintenant, puis la version traduite plus tard, ou les deux versions en même temps, vous n'avez qu'à le dire.

Le président: Mais je n'ai pas l'intention d'en autoriser la distribution dans une seule langue; en effet, je me permets de vous faire remarquer que ce document est en circulation depuis le mois d'août dernier. On s'y réfère depuis la mi-décembre et il me semble que les ministères disposent de suffisamment de personnel pour faire traduire tous les documents nécessaires avant la comparution des témoins devant le Comité. Cela étant dit, si certains d'entre vous veulent en demander un exemplaire à M. Lovink, cela vous regarde. Je n'ai pas l'intention de m'en mêler.

M. Ellis: D'accord, monsieur le président; merci beaucoup.

Je m'adresse maintenant à M. Lovink, monsieur le président, et tout comme mes collègues, j'ai l'intention d'aborder le sujet d'une façon assez générale. M. Lovink nous a donné la liste des problèmes tels qu'il les voyait. J'espère que nous pourrions profiter des prochaines semaines pour en découvrir d'autres, peut-être pour faire apparaître des nuances qui n'ont pas été perçues par M. Lovink. Monsieur Lovink, en préparant cette politique, a-t-on cherché à diminuer le nombre des restrictions imposées aux transporteurs, à alléger la réglementation—bien sûr, sans toucher à celle qui intéresse la sécurité—au lieu de l'alourdir. Il me semble que ce devrait être l'un de nos principaux objectifs.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, vous vous souviendrez que j'ai essayé de faire une différence entre cette proposition politique et une politique à part sur la concurrence dans l'industrie. Ces deux secteurs nous semblent liés entre eux, mais séparables. Autrement dit, cette politique porte sur les services que les différents transporteurs peuvent être autorisés à assurer, sans préciser d'une façon très claire comment la CCT devrait s'y prendre pour les autoriser ni dans quelles circonstances elle devrait refuser son autorisation. Supposons par exemple que Nordair demande l'autorisation d'assurer une liaison directe entre Toronto et North Bay—North Bay, Timmins et Sudbury, si vous voulez—une liaison, donc, entre ces différents points et Toronto qui concurrencerait la ligne d'Air Canada. Est-ce que la CCT doit autoriser cette nouvelle ligne,

[Texte]

decision on such a hypothetical application, is something we see as being part of a possible competition policy.

In other words, this policy does not tell the CTC in all cases what applications they should and should not grant. So the whole question of reducing regulation in the industry is something we see as being part of a competition policy.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, thank you. Through you to Mr. Lovink, I wanted to bring that point out, because frankly I do not agree that they can be separated. I have some very real difficulty with that. When the policy was first put out, I had the minister's release on August 14. Perhaps I read something into it that was not there, but I felt at that time that this was really where we were going. I find it very difficult to understand that you are going to be able to make policy for carriers without touching on the regulations on where they actually operate. I have a great deal of difficulty with that. I think that is one of the things I mentioned, Mr. Chairman, a while ago—one of the things into which we are going to evolve over the next little while. It is one of the things on which I would like to come back to Mr. Lovink in the very near future. I am obviously not going to take time now, because I have not studied the thing in detail, nor have I had the time to get into all of the fine points of this very complicated document. But it seems to me that this is a major question: how do you separate their operation from their operation over certain lines?

Having said that, I would want to make a single last point on what I see as a policy that should be followed. I would like Mr. Lovink's comments on this. No matter how bad or how good the policy governing local, regional, and national carriers has been, it would seem to me to start with a clean slate and write an entirely new program would be wrong. It would be so disruptive to the industry that only a very few could survive it, if it were done in a major way. On the other hand, "fine-tuning", the term I heard a while ago, also does not seem to make a whole lot of sense.

• 1050

What I would hope to see us do is set a goal for where we should be, and then gradually, through this instrument and perhaps succeeding instruments, aim at that goal so that the carriers of all three levels know what the ultimate is going to be, and give them the intermediate steps that we are going to take so they can tailor their performance and their ongoing plans to deal with what they see now, what they see in the interim, and what they see as a future national policy.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, this point raises a very fundamental issue here, as far as I can see, and that is the whole question of what the role of the CTC is in the regulation of air transport in Canada. It is not clear to me that it would be—the policy does not, in any event, consider it right to specify in too

[Traduction]

est-ce que le gouvernement doit essayer de dicter à la CCT son comportement devant une telle décision: voilà des éléments qui, à notre avis, relèvent d'une politique de concurrence qui pourrait être adoptée.

Autrement dit, cette politique ne dicte pas à la CCT quel doit être son comportement face à toutes les demandes qui lui parviennent. Par conséquent, à notre avis, la possibilité de restreindre la réglementation doit s'insérer dans le cadre d'une politique sur la concurrence.

M. Ellis: Monsieur le président, merci. Monsieur Lovink, c'est un sujet que j'ai tenu à soulever, parce qu'à mon avis, les deux éléments ne peuvent pas être dissociés. C'est quelque chose que j'ai beaucoup de mal à comprendre. Lorsque cette politique a été annoncée, j'ai lu le communiqué du ministre daté du 14 août. Peut-être l'ai-je mal interprété, mais à l'époque, j'ai eu l'impression que nous nous engageons résolument dans cette voie. Aujourd'hui, je comprends très mal comment vous allez pouvoir adopter une politique pour les transporteurs sans toucher à la réglementation qui détermine leur zone d'opération. Je ne comprends pas cela. Monsieur le président, je pense que c'est un des sujets dont j'ai parlé tout à l'heure et qui risque d'apparaître sous un jour nouveau d'ici quelques semaines. Je n'ai pas terminé d'en discuter avec M. Lovink. Mais pour l'instant, je ne voudrais pas perdre de temps, car je ne connais pas encore suffisamment les détails de la situation, les complexités de ce document, qui est loin d'être simple, pour approfondir toute cette question. Mais a priori, cela me semble important: comment distinguer les opérations des compagnies de l'exploitation de certaines de leurs lignes?

Cela étant dit, je ferai une dernière observation sur la politique qui me semble préférable. J'aimerais savoir ce que M. Lovink en pense. Peu importe que la politique régissant les transporteurs locaux, régionaux ou nationaux soit bonne ou mauvaise, il me semble que ce serait une erreur de repartir de zéro, de se lancer dans un programme entièrement nouveau. Cela ne servirait qu'à chambouler l'industrie, et après un chamboulement majeur, il y aurait peu de survivants. D'un autre côté, il me semble que la notion d'«ajustement» est bien plus logique.

Ce que j'aimerais, c'est que nous commencions par nous fixer des objectifs, pour chercher ensuite à nous en rapprocher progressivement, grâce à ce projet de loi et à d'autres qui pourraient le suivre. Ainsi, connaissant cet objectif ultime, les transporteurs des trois niveaux pourraient prendre des mesures de transition parallèles à celles que nous prendrions de notre côté. Cela leur permettrait de faire face à la situation dans chacun des stades de l'évolution.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, nous posons ici une question tout à fait fondamentale, celle du rôle qui devrait être joué par la CCT dans le domaine de la réglementation des transports aériens au Canada. Ce rôle ne me semble pas très clair, et en tout cas, la politique ne donne pas beaucoup de

[Text]

much detail what the CTC should do. It operates on the premise that if you were to develop a policy that is too specific, that says too many things, you are not only going to hamper the CTC in responding flexibly to the invariably changing and different circumstances that apply, but also you are going to hamstring the industry in responding to the different requirements of the market in Canada. I say that because—and partly from experience, because in 1977, when we came out with a predecessor proposal to this one, which was a good deal more specific than this in specifying what kinds of routes a national carrier should be allowed to operate on, and the regionals and locals, the industry responded with unanimity in saying this is much too specific; we cannot operate in a government policy framework which is that clearly defined; we have to have latitude to be able to respond to a variety of circumstances, and the CTC must have similar latitude.

So we are very much caught in a situation of knowing how far government policy should go and at what point it should stop short. At the moment it says very little about how much competition the CTC should allow in intra-regional air services. It says nothing about that, really, on the premise, thus far, that this should be left up to the CTC to decide in the particular circumstances brought before it by the air carriers.

A competition policy could go further. It could say, well, let us not leave all that to the CTC; let us tell the CTC what it should do in thus and so circumstances. It is not clear—at least I have had no guidance—that the minister would consider that kind of direction to the CTC to be desirable.

It is a very important question. Perhaps I should leave it there.

The Chairman: Thank you, Mr. Lovink.

Mr. Ellis: I think, Mr. Chairman, I will leave it at that, because it is a very important question, and one we will discover the answers to as we go along.

The Chairman: Our final intervener this morning is Mr. Fisher. As I said earlier, I will keep the names of the others who have indicated they wish to question Mr. Lovink and they will be front and centre when he comes back.

Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you very much, Mr. Chairman. I just want to follow up on one comment made by Mr. Nowlan about Air Canada. It seemed to me to be a perceptive question, which I do not think was answered quite directly. It seems to me Mr. Nowlan said that the experience of our regulatory behaviour is that Air Canada gets the structure to do what it wants; that Air Canada can go in and relatively easily approach the regulatory bodies and get what it wants out of them; whereas the increasingly smaller companies have to put in increasingly greater effort. Certainly that bears true in the case of the little commuter airlines between Toronto, Ottawa, and Montreal. We heard quite a few complaints from that

[Translation]

détails sur ce que la CCT devrait faire. On est parti du principe qu'en adoptant une politique trop précise, trop détaillée, on risquait d'empêcher la CCT de réagir avec suffisamment de souplesse aux changements fréquents de circonstances, et également de limiter le pouvoir d'adaptation de l'industrie aux exigences du marché canadien. Je vous dis cela en me fondant sur mon expérience, et également parce qu'en 1977, le prédécesseur de ce projet de loi était beaucoup plus précis et donnait des détails sur les lignes aériennes réservées à chacun des transporteurs, lignes nationales, régionales et locales; à cette époque, l'industrie s'était soulevée en bloc contre le caractère trop précis de ces dispositions. Une politique gouvernementale aussi précise est un inconvénient; nous avons besoin d'une certaine marge pour faire face à des circonstances qui peuvent être très variées et la CCT doit disposer d'une liberté équivalente.

Par conséquent, d'un côté, nous savons parfaitement jusqu'où la politique gouvernementale devrait aller, mais nous savons également où il faut qu'elle s'arrête. Pour l'instant, il est très peu question de la concurrence que la CCT devrait autoriser entre les services aériens à l'intérieur des régions. D'ailleurs, il n'en est pas question du tout, car on est parti du principe que c'était à la CCT d'en décider selon les circonstances particulières qui lui sont soumises par les transporteurs aériens.

Une politique sur la concurrence pourrait aller encore plus loin; elle pourrait décider de ne pas donner autant de liberté à la CCT et de lui dicter ce qu'elle doit faire dans telle ou telle circonstance. Je ne sais pas si le ministre serait en faveur de cette attitude.

C'est une question très importante. Je vais en rester là.

Le président: Merci, monsieur Lovink.

M. Ellis: Monsieur le président, moi aussi je vais en rester là, car c'est une question très importante, et nous trouverons certainement des réponses au fur et à mesure que nous avancerons.

Le président: Le dernier intervenant ce matin, M. Fisher. Comme je l'ai dit plus tôt, il me reste une liste de gens qui veulent poser des questions à M. Lovink et je leur donnerai la priorité lorsqu'il reviendra.

Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci beaucoup, monsieur le président. Je reviens aux observations de M. Nowlan à propos d'Air Canada. Il a posé une question qui m'a semblé très fine, mais je n'ai pas l'impression qu'on y ait répondu directement. M. Nowlan a dit que l'expérience passée nous permet d'affirmer que la réglementation donne toujours à Air Canada le droit de faire ce qu'elle veut. En effet, il est relativement facile pour Air Canada d'obtenir n'importe quoi des organismes de réglementation. Par contre, les plus petites compagnies ont de plus en plus de mal à obtenir la même chose. C'est sans doute exact dans le cas des petites compagnies qui assurent la navette entre Toronto, Ottawa et Montréal. Nous avons souvent eu des

[Texte]

quarter about the number of resources and the amount of effort that had to go into getting that approval, part of which was a result of the behaviour of the City of Toronto. But equally a part was from our end.

• 1055

So it seemed to me you did not quite answer that question and I would like your thoughts about that. It seems Air Canada is operating by experience in basically an unregulated fashion and increasingly everybody else is regulated, particularly when you see the amount of resources that a small firm has to put into some applications.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: It is very difficult for me, Mr. Chairman, to comment on this in a helpful way, because I do not believe what is happening in the regulation of the air transport business in Canada is consistent with the notion that Air Canada can do whatever it wants. But I am also in the position where it is not my role to comment on the way in which the CTC makes its licensing decisions. So I really find myself in a difficult position to respond satisfactorily to those questions.

The Chairman: I agree with you, Mr. Lovink, and it is a question that should more properly be put to the minister or the CTC, I would suggest, both of whom, hopefully, will be appearing before this committee. It is an area of questioning that is obviously prone to argument and difference of opinion and I do not think it is part of the responsibility of Mr. Lovink in writing a policy. So I am going to ask members to pursue that line of questioning either with the minister or the CTC or perhaps with Air Canada.

Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman.

Let us turn the question over, then. How do—and you mentioned it in your presentation this morning—small companies improve their status under this policy? How do they get what you described as upward mobility? May I refer to something that Mr. Benjamin said, where he asked that big companies share the load in non-profitable areas. Perhaps that coin can be turned over. Maybe a small company, by operating and being given incentives in richer markets or with jet aircraft or with some other technique—maybe they can afford to subsidize the less profitable parts of their operation. So how are we going after that? How are we giving these little guys a chance to grow?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, I do not believe it is true that the small carriers in Canada do not have an opportunity to grow or that the proposed policy would impose impossible restrictions on them in this respect. Bear in mind that the proposed restriction on the local carriers might be changed, for

[Traduction]

plaintes sur le temps qu'il faut, la somme de ressources nécessaires pour obtenir une approbation, difficultés dont la municipalité de Toronto était en partie responsable. Mais de notre côté, nous n'étions pas absolument innocents.

Il m'a donc semblé que vous ne répondiez pas vraiment à cette question, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Apparemment, se fondant sur son expérience passée, Air Canada se débrouille sans se soucier de la réglementation qui pèse de plus en plus lourd sur tous les autres, surtout si l'on tient compte de la somme de ressources qu'une petite entreprise doit consacrer à certaines demandes.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, je pense que j'aurai du mal à répondre utilement à cette question parce que je suis loin de voir la situation des transports aériens au Canada comme vous le faites, loin de penser qu'Air Canada peut faire ce qu'elle veut. D'un autre côté, j'estime que ce n'est pas à moi de juger de la façon dont la CCT prend ses décisions en matière de licences d'exploitation. Par conséquent, je vois mal comment je pourrais vous donner une réponse satisfaisante.

Le président: Monsieur Lovink, je suis d'accord avec vous, et c'est une question que nous ferions mieux de poser au ministre ou à la CCT; d'ailleurs, l'un et l'autre devraient comparaître devant ce Comité d'ici peu de temps. De toute évidence, il y a matière à différend, mais je ne pense pas que nous devrions impliquer M. Lovink dans ce différend. Je vous demanderai donc de reprendre ces questions avec le ministre ou avec les représentants de la CCT, ou même peut-être avec ceux d'Air Canada.

Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci, monsieur le président.

Dans ce cas, je vais me permettre de renverser la question. Vous l'avez d'ailleurs mentionné dans votre exposé ce matin: comment les petites compagnies doivent-elles faire pour améliorer leur position face à cette politique? Comment doivent-elles s'y prendre pour parvenir à cette mobilité dynamique dont vous avez parlé? M. Benjamin a observé que les grosses compagnies devraient partager la charge des régions qui constituent un déficit. C'est une médaille qui a un envers, et peut-être que les petites compagnies, si on leur donnait une part des marchés plus profitables à titre d'encouragement, au moyen d'avions à réaction ou d'autres techniques, pourraient compenser leurs opérations les moins profitables. Qu'est-ce que nous faisons dans ce domaine? Dans quelle mesure essayez-vous de donner à ces petits entrepreneurs une chance de croissance?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, à mon sens, il n'est pas exact de dire que les petits transporteurs n'ont pas la possibilité de prendre de l'expansion, et il n'est pas vrai non plus que cette politique les chargerait d'un poids insoutenable dans ce domaine. Souvenez-vous que les restrictions imposées aux

[Text]

example. This is a proposal, and if in fact a change along the lines of that suggested by the Air Transportation Association were adopted, it would be of assistance to the local carriers in growing.

But coming back to the way in which these carriers can grow now, I think there are many cases where these carriers are growing reasonably quickly. You may recall the recent success of Time Air Ltd. in getting access to the route Lethbridge-Kamloops-Vancouver. There is also evidence that other carriers—Northwest Territorial Airways Ltd. is expanding its system. Air Ontario is expanding. There are many examples of local carriers in this country, the more successful ones, who have succeeded reasonably well in growing.

The Chairman: Mr. Fisher.

Mr. Fisher: I have a last question. You do not feel that by specifying three regional carriers in Ontario you are creating a disincentive for Air Ontario, just to choose an example?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: No, Mr. Chairman, I would not argue that. The proposed policy does restrict people. It does restrict the local carriers from moving up into jet equipment, except in cases where the CTC would grant approval. There is no question but that the proposed policy limits carriers in what they can do. But that is the purpose of the policy. The purpose of the policy is to indicate to carriers what they can expect to be allowed to do. By definition that also would define for them what they would not be allowed to do.

• 1100

So there is no question but that there are restrictions implied in this policy, and the fundamental question to be considered, I guess, is whether or not it is necessary to have restrictions on the roles of particular carriers, or whether we can simply say, well, let us not have any restrictions on anybody and let the CTC simply decide ad hoc in each case what may be done.

It is the premise of this policy that that kind of hands-off approach is not workable in this country, and the reason why it is not workable is that carriers will, in many cases, appeal the decisions of the Canadian Transport Commission, and thereby require either the minister or the Governor-in-Council to make a decision in any case. So not having a policy and simply saying, well, there will be no roles, the CTC will decide ad hoc who shall be allowed to do what—in practice the policy at least does not believe that is a practical way of approaching the problem in Canada.

Mr. Fisher: Okay. I am not trying to make you defensive here about this. I simply want to know about a little guy operating in a relatively limited fashion. When he reaches his limits, what incentives does this policy offer him beyond that? What opportunity does he have to continue upgrading his service so as to attract new customers and to serve the public?

[Translation]

transporteurs locaux pourraient changer. Il s'agit d'une simple proposition, et si des changements comme ceux qui ont été proposés par l'Association des transports aériens étaient adoptés, cela aiderait les transporteurs locaux à prendre de l'expansion.

Mais, à l'heure actuelle, ils ont déjà des possibilités d'expansion non négligeables et un grand nombre d'entre eux en profitent d'une façon notable. Vous vous souviendrez du succès récent de la compagnie Time Air Ltd., qui a réussi à obtenir la ligne Lethbridge-Kamloops-Vancouver. D'autres transporteurs, par exemple Northwest Territorial Airways Ltd., étendent leur réseau. Air Ontario prend de l'expansion. Vous avez beaucoup d'exemples de transporteurs locaux qui réussissent à prendre de l'expansion d'une façon très raisonnable.

Le président: Monsieur Fisher.

M. Fisher: Une dernière question. En citant trois transporteurs régionaux en Ontario, ne craignez-vous pas de décourager Air Ontario, pour ne prendre qu'un exemple?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Non, monsieur le président, je ne le pense pas. Ce projet de politique n'impose pas de restrictions aux gens. Cette politique n'empêche pas les transporteurs locaux d'acquiescer des appareils à réaction, sauf dans les cas où l'approbation de la CCT est nécessaire. Évidemment, la politique impose des restrictions aux transporteurs. Mais c'est précisément son objet. Elle est là pour donner d'avance aux transporteurs une idée de ce qu'ils seront autorisés à faire. Par définition, cela leur donne en même temps une idée de ce qu'ils ne seront pas autorisés à faire.

Il ne fait donc pas de doute que des restrictions existent, et une question fondamentale s'impose immédiatement, celle de savoir s'il est nécessaire ou pas de restreindre les rôles respectifs de chacun des transporteurs, s'il ne serait pas possible au contraire de décider qu'on n'impose de restrictions à personne et qu'il ne restera plus à la CCT qu'à déterminer dans chaque cas particulier ce qui peut être fait.

Cette politique part du principe qu'il est impossible de libéraliser totalement l'industrie, pour cette bonne raison que, de toute façon, les transporteurs font très souvent appel des décisions de la Commission canadienne des transports devant le ministre ou devant le gouverneur en conseil. Donc, en supprimant la politique et en se contentant de dire qu'il n'y a plus de rôle défini et que la CCT décidera qui peut faire quoi, on aboutit à un système qui, en pratique, ne s'adapte pas aux réalités du Canada.

M. Fisher: D'accord. Je ne veux pas vous pousser dans vos retranchements, mais j'essaie de me mettre à la place du petit exploitant dont les opérations sont relativement limitées. Avez-vous prévu, dans cette politique, des mesures qui l'encouragent à sortir de ces limites lorsqu'il les atteint? Dans quelle mesure peut-il continuer à améliorer ses services pour attirer de nouveaux clients et mieux servir le public?

[Texte]

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, the policy I think is helpful to the local carriers. They respond very favourably to it except for the jet restriction, because it does say now for the first time that they will not be restricted, for instance, from operating transcontinental services with small aircraft in the all-cargo mode, for example, or from serving the courier market. It would recognize that kind of operation by the local carriers, which is a very profitable and growing operation, as being consistent with their role, and it is welcomed by them on that ground.

So the possibility for the locals to compete with the regionals or the nationals on certain short-haul routes, recognizing the policy as entirely appropriate, is welcomed by them and creates an opportunity for growth. It says, for instance, that a service like the STOL service which has been declared by the CTC as required by the public as a necessity is something that is quite appropriate for the local carriers to perform. Previously that might not have been too clear. It might have been thought a service, Montreal-Toronto, Montreal-Ottawa, and Toronto-Ottawa on the STOL basis, is a service which should be operated by the regional carriers and not by the locals, but if a policy says quite clearly that that is not so, this is quite an appropriate area for the locals to be active in.

The Chairman: Would it be fair to say, Mr. Lovink, that one of the tenets of the policy then is to provide the necessary level of air service to the largest possible number of Canadians, rather than just to have everybody go after the big markets?

Mr. Lovink: It is an attempt, Mr. Chairman, to structure and regulate the industry in a way that would promote that objective, yes, and at the same time to bear in mind the need to make sure that the air carrier industry is both efficient and viable financially.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, on a point of order here, I think there is a very direct question that should be answered before Mr. Lovink leaves today. It relates to paragraph 41 of the policy proposals white paper. I think what Mr. Lovink has conceded is that it is not the role of the CTC to make policy. In other words, this policy document should set out the guidelines that CTC will follow. If one looks at paragraph 41, we read that:

... the National carriers would retain their present omnibus role, being allowed to provide unit toll services on any route in southern Canada ...

If I take that at face value, it means that the old rule of 75 per cent for Air Canada and 25 per cent CP Air is out of board; in other words, CP and Air Canada can compete openly on any route in southern Canada and, second, that they can compete openly against both inter-regional carriers; they are also allowed to operate within those regions. And Mr. Chairman, I suggest that if that is the intent of this document, then it does indeed say that the national carriers are totally deregulated.

[Traduction]

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, c'est une politique très utile aux transporteurs locaux. D'ailleurs, ils y sont très favorables, à l'exception des mesures relatives aux appareils à réaction. En effet, pour la première fois, ils sont autorisés à assurer des services transcontinentaux avec de petits appareils chargés exclusivement de marchandises ou de courrier. C'est un secteur qui est bien adapté à leur possibilité, qui est très profitable et en pleine expansion; ils sont donc très satisfaits.

Je le répète, ils sont enchantés de la possibilité qui leur est offerte de concurrencer, sur certaines lignes locales, les transporteurs régionaux et nationaux; ils se rendent compte des possibilités de croissance que cela leur offre. Prenez l'exemple des liaisons qui sont assurées par des appareils ADAC: la CCT les a jugés d'intérêt public, et c'est un service tout à fait adapté aux possibilités des transporteurs locaux. Jusqu'à présent, cela n'était pas forcément très clair. On aurait pu croire que les lignes Montréal-Toronto, Montréal-Ottawa et Toronto-Ottawa, desservies par des appareils ADAC, devaient être exploitées par des transporteurs régionaux et non pas par des transporteurs locaux, mais si la politique énonce clairement le contraire, rien n'empêchait les transporteurs locaux de s'y intéresser activement.

Le président: Monsieur Lovink, pensez-vous qu'on puisse dire qu'un des fondements de cette politique, c'est de mettre à la disposition du plus grand nombre possible de Canadiens des services aériens satisfaisants, plutôt que de permettre à tout le monde de se tailler une part des grands marchés?

M. Lovink: Monsieur le président, cette politique est là pour structurer et réglementer l'industrie, sans perdre de vue cet objectif, effectivement, sans oublier en même temps la nécessité de faire de l'industrie des transporteurs aériens un secteur à la fois efficace et financièrement rentable.

M. Siddon: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; il y a une question très directe relative au paragraphe 41 des propositions contenues dans le livre blanc et à laquelle M. Lovink devrait répondre absolument aujourd'hui. Il a reconnu que ce n'était pas à la CCT d'arrêter les politiques. Autrement dit, ce document constitue une série de directives auxquelles la CCT doit se tenir. Maintenant, si vous lisez le paragraphe 41, vous constatez que:

... les transporteurs nationaux conserveraient le rôle général qu'ils jouent actuellement, puisqu'ils seraient autorisés à assurer des services à taux unitaire sur n'importe quelle ligne dans le sud du Canada ...

A première vue, cela signifie que la vieille règle des 75 p. 100 pour Air Canada et 25 p. 100 pour CP Air est passée par dessus bord; autrement dit, CP Air et Air Canada peuvent se faire concurrence ouvertement sur n'importe quelle ligne dans le sud du Canada et, en second lieu, ces deux compagnies peuvent concurrencer ouvertement les transporteurs inter-régionaux. Elles peuvent également exploiter des lignes à l'intérieur de ces régions. Monsieur le président, si c'est vrai-

[Text]

lated and puts the regional carriers at a tremendous disadvantage.

• 1105

I think we should clarify here and now whether the old splitting up of the national service between CP Air and Air Canada is implied by this document. Or does it mean that CP Air could obtain 50 per cent of those services and both those airlines could compete in an open and cutthroat manner with all these regional airlines that we are trying to assist and help to evolve? I think we have to have the answer to that question. What is meant by paragraph 41?

The Chairman: It is a very valid question, but it is hardly a point of order, Mr. Siddon.

Mr. Lovink, as briefly as possible, please.

Mr. Lovink: Yes, Mr. Chairman. May I suggest the sentence that you have read should be read in the context of the last sentence in the preceeding paragraph, which says:

that applications to provide new services would remain subject to the CTC's approval.

That would apply to the national carriers as well as to anybody else. So the first sentence in paragraph 41 that you read is not carte blanche.

Mr. Siddon: What policy will they operate under?

Mr. Lovink: The CTC will decide on an Air Canada application in the light of the adequacy of the proposal in relation to the requirements for service on that route, in comparison to possibly competing applications from other carriers.

Mr. Siddon: Without regard for any input criteria that this Parliament or the minister might establish?

Mr. Lovink: In this policy, yes.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mayer: On a point of order, I think it is imperative that we have these people back again as quickly as possible. They have been at this policy for five years, they have a tremendous staff behind them, and if we are to understand basically how we are to question the witnesses who are going to come in front of us, I think it is imperative that all of us have a chance to question the witnesses on how they feel their policy would affect them. Without that kind of proper background I suggest I for one, who have not had a chance to question these people, am not going to be in as good a position as I would like to question the witnesses who are going to come before us from industry, for instance. So I would like to suggest that it is not

[Translation]

ment la signification de ce document, je soutiens que cela revient à dire que les transporteurs nationaux sont totalement déréglementés, ce qui est un désavantage extraordinaire pour les transporteurs régionaux.

A mon avis, nous devons absolument déterminer si l'ancien partage du service national entre CP Air et Air Canada existe toujours aux termes de ce document. Est-ce qu'au contraire, on a l'intention de donner maintenant à CP Air 50 p 100 de ces services? Est-ce que ces deux compagnies aériennes pourraient concurrencer ouvertement et sauvagement toutes ces compagnies aériennes régionales que nous essayons justement d'aider, que nous voulons encourager à se développer? C'est une question à laquelle il nous faut répondre. Que signifie le paragraphe 41?

Le président: C'est une question tout à fait justifiée, monsieur Siddon, mais cela ne concerne certainement pas le Règlement.

Monsieur Lovink, le plus rapidement possible, je vous en prie.

M. Lovink: Oui, monsieur le président. A mon avis, vous auriez dû lire cette phrase dans son contexte, c'est-à-dire commencer par la dernière phrase du paragraphe précédent, qui dit:

que la CCT serait toujours appelée à autoriser la mise en place de nouvelles lignes.

Autrement dit, cette disposition vaudrait autant pour les transporteurs nationaux que pour tous les autres. La première phrase du paragraphe 41 que vous nous avez lu ne leur donne donc pas carte blanche.

M. Siddon: Quelle est la politique qui les régit?

M. Lovink: Quand Air Canada présentera une demande, la CCT prendra une décision en tenant compte des besoins en matière de services sur cette ligne et, le cas échéant, des demandes d'autres transporteurs.

M. Siddon: Sans tenir le moindre compte des critères que ce Parlement, ou le ministre, pourrait imposer?

M. Lovink: Dans cette politique, oui.

Le président: Merci.

M. Mayer: J'invoque le Règlement; il faut absolument que nous convoquions ces témoins à nouveau, le plus tôt possible. Voilà 5 ans qu'ils travaillent à cette politique, ils sont épaulés par un personnel considérable, et si nous voulons avoir une idée suffisamment claire de la situation pour pouvoir poser des questions utiles aux témoins qui comparaitront devant nous, il faut que nous puissions tous commencer par poser à ces témoins-là des questions sur la façon dont, à leur avis, cette politique les affectera. Si nous ne commençons pas par ces travaux d'approche, moi du moins, qui n'ai pas eu la chance de poser des questions, je me trouverai dans une position d'infériorité lorsqu'il sera temps d'interroger des représentants de

[Texte]

good enough that we have them back at the end, for my point. I would like to have them back as soon as possible.

The Chairman: You are pointing out a very serious problem, all right, Mr. Mayer. We will take a look at your suggestion to see when would be the first possible opportunity to fit it in—perhaps a Monday evening or something of that order. But it is very difficult now, as you know, to change the schedule of those we have already invited to appear.

Mr. Mayer: I realize that.

The Chairman: But we will do everything possible to accommodate that request made both by you and by Mr. Ellis.

Mr. Mayer: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer.

I would like to take this opportunity to thank Mr. Lovink and Mr. St-John for being here this morning. I think it was a very worthwhile session.

Undoubtedly you will be back. Do not throw away your notes. Thank you very much.

We will take about a two- minute break. We will reconvene to hear from Mr. Lawson Hunter.

• 1108

• 1115

The Chairman: Order, please. I would ask Mr. Hunter and his associates to take the witness table, and I would ask members to resume their places. We are resuming with our order of reference, and I am not going to read through it again.

I welcome Mr. Hunter and his associates. Mr. Lawson Hunter is the Assistant Deputy Minister and Director of Investigation and Research, Bureau of Competition Policy, Consumer and Corporate Affairs.

Mr. Hunter, would you introduce your colleagues, please, and identify them for us. If you have an opening statement, proceed with it.

Mr. Lawson Hunter (Assistant Deputy Minister and Director of Investigation and Research, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs): Thank you, Mr. Chairman. With me is Dr. Don Dawson, the Director of the Regulated Industries Branch of the Bureau of Competition Policy; Dr. Don McKinley, the Director of the Research Branch of the bureau; Jean Brazeau, an officer in the Research Branch.

Before beginning my presentation this morning, let me take this opportunity to thank you, Mr. Chairman, for the invitation to appear before the Standing Committee on Transportation on this most important policy issue for Canada. Your task is an important one, and you have been given a very limited time in which to perform it.

[Traduction]

l'industrie, par exemple. A mon avis, il ne suffira donc pas de les convoquer à nouveau à la fin de nos délibérations. J'aimerais que cela soit fait dès que possible.

Le président: Effectivement, monsieur Mayer, vous mettez le doigt sur un problème très grave. Nous allons réfléchir à votre suggestion et voir s'il est possible, peut-être lundi soir, par exemple . . . Mais comme vous le savez, il est un peu tard pour changer le calendrier des gens que nous avons déjà invité.

M. Mayer: Je m'en rends compte.

Le président: Mais nous nous efforcerons de résoudre ce problème que vous-même et M. Ellis avez soulevé.

M. Mayer: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Mayer.

Il est temps de remercier M. Lovink et M. St-John d'être venus ce matin. C'est une séance qui m'a paru particulièrement utile.

Nous aurons sans doute l'occasion de vous revoir; ne jetez pas vos notes. Merci beaucoup.

Nous allons nous interrompre pendant deux minutes, puis nous écouterons M. Lawson Hunter.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je demanderais à M. Hunter et à ses associés de s'approcher de la table des témoins, et aux députés de reprendre leur place. Nous reprenons notre ordre de renvoi, que je n'ai pas l'intention de relire.

C'est avec plaisir que nous accueillons M. Hunter et ses collaborateurs. M. Lawson Hunter est sous-ministre adjoint et directeur des enquêtes et des recherches, Bureau de la politique de concurrence, Consommation et Corporations.

Monsieur Hunter, voulez-vous nous présenter, s'il vous plaît, vos collègues. Vous pourrez ensuite, si vous voulez, faire quelques remarques préliminaires.

M. Lawson Hunter (sous-ministre adjoint et directeur des enquêtes et recherches, Bureau de la politique de concurrence, ministère de la Consommation et des Corporations): Merci, monsieur le président. M'accompagnent M. Don Dawson, directeur de la Direction des industries réglementées du Bureau de la politique de concurrence; M. Don McKinley, directeur de la Direction des recherches du bureau; M. Jean Brazeau, membre de cette même direction.

Avant de commencer, je voudrais, monsieur le président, vous remercier de m'avoir invité à comparaître devant le Comité permanent des transports à l'occasion de l'étude très importante que vous effectuez. Vous avez là une lourde tâche, pour laquelle on ne vous a pas donné grand temps.

[Text]

I would like to request that, since my appearance has been scheduled near the start of your proceedings, I be afforded an opportunity to comment, either orally or in writing, on presentations made later in your deliberations at a time nearer the conclusion of your hearings.

The Chairman: Agreed.

Mr. Hunter: Thank you. I expect you will be hearing many divergent views and contradictory assertions of fact, many of them centred on the degree to which competition should prevail as the regulatory mechanism in this industry. It is for that reason that I would like a further opportunity to comment.

Let me commence by commenting on my perspective as the Director of Investigation and Research. As you are undoubtedly aware, under Section 27.(1) of the Combines Investigation Act, the Director of Investigation and Research can on his own initiative, or upon the direction of the minister, make representations before federal boards, commissions, or other tribunals about the maintenance of competition. In the past I have made a number of representations before bodies such as the Canadian Radio, Television and Telecommunications Commission and the Air Transport Committee of the Canadian Transportation Commission. I have also appeared before the Ontario Securities Commission and public utility boards in various provinces. The director has also appeared, by invitation, before a number of parliamentary committees and royal commissions. In some the role of the director has been recognized as representing the important need to preserve, to the greatest extent possible, the role of competition and the free-market system in our economy.

I appreciate the opportunity you have afforded me, because I think there are a number of important competition issues to be considered in reviewing the minister's proposals.

• 1120

I make this comment because in addition to providing valuable social links the domestic air carriers industry is a crucial element in the overall development and functioning of a well run, efficient and productive industrial system in Canada. Consequently policies affecting this industry are a prime concern for the Bureau of Competition Policy.

Fundamental to the development of sound policy for this sector of the economy is the articulation of clear and proper policy objectives. To put my position in bold terms, I feel that the policy objectives advanced in the proposal on domestic air carrier policy are not a satisfactory basis for a sound policy for this industry. The basic policy result of acceptance of the proposals, regardless of what may be stated at page 14 of the Transport Canada proposals, would be to mandate stability in the industry. Stability means virtually no change from the current system.

I would not argue that we do not have a relatively efficient and stable domestic air industry in Canada. However, the question which this committee must face is whether or not there is room for improvement in the performance of a domes-

[Translation]

Étant donné que je comparais au début de vos délibérations, je vous serais reconnaissant de me permettre, soit oralement, soit par écrit, de répondre avant la conclusion de vos audiences aux interventions que vous aurez entendues entre-temps.

Le président: D'accord.

M. Hunter: Merci. Je suppose que vous entendrez des tas de points de vue divergents et contradictoires, dont beaucoup toucheront le degré de concurrence souhaitable dans le mécanisme de réglementation touchant ces industries. C'est pour quoi j'aimerais que vous me permettiez de vous présenter ultérieurement d'autres remarques.

Je vous dirai maintenant quelques mots sur mon rôle de directeur des enquêtes et recherches. Comme vous le savez sans doute, aux termes du paragraphe 27.(1) de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, le directeur des enquêtes et recherches peut, de sa propre initiative ou sur l'ordre du ministre, présenter des observations à tout office, commission ou autre tribunal fédéral, relativement au maintien de leur concurrence. J'ai, à diverses reprises, présenté des instances au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes et au Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports. J'ai également comparu devant l'Ontario Securities Commission et les directions des services d'utilité publique de diverses provinces. Le directeur a également comparu, sur invitation, devant un certain nombre de comités parlementaires et de commissions royales d'enquête. Le rôle du directeur a parfois été reconnu comme important pour préserver au maximum la concurrence et le marché libre dans notre économie.

Je vous remercie de l'occasion que vous m'offrez, car je crois qu'il y a un certain nombre de points très importants touchant la concurrence dans les propositions du ministre.

Si je dis cela, c'est parce qu'en plus d'offrir des liens sociaux précieux, les transporteurs aériens intérieurs sont un élément essentiel du développement et du fonctionnement général de l'industrie canadienne, que nous voulons bien gérée, efficace et productive. Ainsi, les politiques touchant l'industrie intéressent directement le Bureau de la politique de concurrence.

Il est absolument fondamental, pour ce secteur de l'économie, d'arrêter des objectifs clairs et justes. Je ne mâcherai pas mes mots et vous dirai qu'à mon avis, les objectifs avancés dans la proposition touchant les transporteurs aériens intérieurs ne représentent pas une base satisfaisante pour énoncer une politique saine pour cette industrie. Il résulterait de cette proposition, quoique l'on en dise à la page 14 du texte de Transport Canada, l'obligation de stabiliser l'industrie. Or, la stabilité est exactement ce qu'offre le régime actuel.

Je sais que l'industrie aérienne intérieure est relativement efficace et stable au Canada. Toutefois, le Comité doit se demander si ses performances peuvent être améliorées. J'es-

[Texte]

tic air carrier system in Canada. My assessment of the situation is that there is room for substantial improvement, improvement which will not likely be realized if the minister's proposals are adopted.

I would urge that optimal carrier performance, not system stability, be the proper focus for your deliberations. What is required, in my view, is a restatement of the basic objectives for policy in this area so that the objectives can guide both carriers and regulators to the achievement of improved performance by the industry.

I will comment further on the fundamental question of the proper objectives of policy in this area, as well as the matter of entry, but first I would like to discuss the role of regulation and the present environment in this industry.

First, the regulatory context. The role of massive economic regulation in particular industries has been subject to increasing criticism in recent years in all industrialized countries. It has been persuasively argued that the stale hand of regulation has stifled innovation, efficiency and productivity. This is not to say that the original reasons for regulation were not valid at the time; but times change, industries mature, facts become better understood. We have witnessed, for example, revolutionary changes in the regulation of the telecommunications industry in the last decade. The concerns about regulation, of course, have been raised in Canada too.

In February 1978, first ministers documented their concern over the diminishing role left to competition by requesting the Economic Council of Canada to study and make recommendations regarding the appropriate role of direct government regulation. It was made clear in the request to the council that its recommendations were to concentrate on how government could better utilize the properties of the free market in exercising its policy objectives.

In addition, and with similar objectives, provincial and federal governments have embarked on programs to eliminate redundant regulation and to review the private and public costs and benefits imposed by current regulation. In this spirit an interdepartmental committee composed of Transport Canada, the Canadian Transport Commission and the Department of Consumer and Corporate Affairs embarked in 1979 on a comprehensive review of the existing mix and use of competition and regulation across major modes of commercial transportation in this country. Among the various studies produced under that mandate by the three participating institutions was one prepared for my bureau on the performance of Canadian air carriers on domestic and transborder flights. This study, which I believe has been made available to your committee, in concert with those prepared by Transport Canada and the CTC, along with the Economic Council's report, provide a body of factual and analytical information for the development of policies for the airline industry.

I generally agree that the regulation of the air transportation industry in Canada has achieved many worthwhile objec-

[Traduction]

time pour ma part que cette industrie peut progresser, mais que les propositions du ministre pourraient l'en empêcher.

Je vous inviterai donc à centrer vos délibérations sur la performance des transporteurs et non pas sur la stabilité du système. Ce qu'il faut, c'est énoncer de nouveau les objectifs fondamentaux des politiques touchant ce secteur, et les organismes de réglementation s'orientent dans la voie de l'amélioration des performances.

Je reviendrai sur la question fondamentale des objectifs, mais je voudrais tout d'abord vous entretenir du rôle de la réglementation et du contexte général dans lequel évolue actuellement cette industrie.

Tout d'abord, la réglementation. Le rôle d'une réglementation économique massive dans certaines industries a été très critiqué ces dernières années, dans tous les pays industrialisés. On prétend en effet, de façon assez persuasive, que la réglementation étouffe l'innovation, l'efficacité et la productivité. Cela ne veut pas dire que les raisons initiales invoquées pour réglementer les industries n'étaient pas valables; toutefois, les choses évoluent, les industries mûrissent et la réalité est mieux comprise. Nous avons, par exemple, assisté à des transformations révolutionnaires dans la réglementation de l'industrie des télécommunications au cours de la dernière décennie. Il est évident qu'au Canada aussi, on s'est inquiété de la réglementation.

En février 1978, certains premiers ministres se sont plaints du rôle diminué de la concurrence et ont demandé au Conseil économique du Canada d'étudier la question et de faire des recommandations sur le degré approprié de réglementation gouvernementale directe. La requête au Conseil précisait bien que les recommandations devaient se concentrer sur l'amélioration de l'utilisation, par le gouvernement, des propriétés du libre marché dans l'exercice de ses objectifs.

En outre, et dans une même perspective, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral se sont lancés dans des programmes visant à éliminer les règlements devenus inutiles et à revoir les coûts et avantages privés et publics qu'impose la réglementation actuelle. C'est dans cet esprit qu'un comité interministériel réunissant Transports Canada, la Commission canadienne des transports et le ministère de la Consommation et des Corporations a entamé en 1979 une étude générale des dispositions touchant la concurrence dans les grands modes de transport provinciaux au Canada. Parmi les diverses études effectuées ainsi par les trois organismes participants, mon bureau en a préparé une sur la performance des transporteurs aériens canadiens sur les lignes intérieures et internationales. Cette étude, que votre Comité a dû recevoir, représente, avec les études préparées par Transports Canada et la CCT, ainsi que le rapport du Conseil économique, un ensemble de données statistiques et analytiques pouvant servir à l'élaboration de politiques pour l'industrie aérienne.

Je conviens qu'en général, la réglementation des transports aériens a atteint au Canada de nombreux objectifs très vala-

[Text]

tives in recent decades. Nevertheless, I believe the time has come for a serious re-examination of the fundamental premisses governing the continued regulation of this industry. My concerns also extend to the appropriateness of the present regulatory structure, based in part on its past performance. The established methods, fashioned four decades ago, have become a net burden for air travellers and consumers. Present policies are a major impediment to the achievement of optimal performance in this industry. The proposals you are considering argue for more of the same. This is not good enough.

• 1125

I would now like to comment on four aspects of the present environment for this industry which you should bear in mind during your deliberations. First, the airline industry in Canada is very highly concentrated. The degree of concentration is evident from looking at historical traffic data. During 1978, the last year for which statistics are available, Air Canada alone carried 65.1 per cent of total domestic unit toll revenue ton-miles, or RTM, while CP Air carried an additional 18.6 per cent, making a combined total of 83.7 per cent for the two national carriers. The five regional carriers, then including Transair, accounted for a further 14.6 per cent of domestic unit toll RTM, leaving only 1.7 per cent for some 82 level 3 local carriers. Thus any prohibition on further entry into the ranks of the national and regional carriers, coupled with restrictions on awarding new licences to regional and local carriers, would mean that the national carriers will continue to carry over 80 per cent of domestic unit toll RTM, with the regionals being allocated around 15 per cent and the locals having access to only 2 or 3 per cent of domestic unit toll traffic. The tight oligopoly now in place would be entrenched indefinitely by these proposals.

The extent to which national, in particular, and regional carriers would benefit and be protected by the proposals relative to local carriers is even more evident when it is recognized that virtually all transborder and international unit toll traffic would also be reserved for these favoured carriers. Combining domestic with transborder and international RTM gave the national carriers 91.5 per cent of the resulting total unit toll RTM for all carriers in 1978, the regionals 7.6 per cent, and the locals just 0.9 per cent. These percentages clearly show the high degree of concentration that now exists and that is proposed to be formally perpetuated in the Canadian airline industry.

Second, we are witnessing massive deregulation of the airline industry in the United States. That experience and its downward effects on airline rates have created expectations on the part of Canadian air travellers. Competition in the international market, which has exerted substantial pressures on transatlantic rates, has also served to provide a standard for comparison by domestic air travellers. But increasing operational costs, especially for fuel and labour, if not offset by efficiency gains, will price Canadian domestic air travel out of

[Translation]

bles ces dernières décennies. Néanmoins, je crois qu'il est maintenant temps de réexaminer sérieusement les grands postulats de cette réglementation. Je m'interroge également sur la structure réglementaire actuelle, si l'on considère les résultats qu'elle a permis d'obtenir. Les méthodes établies il y a 40 ans deviennent très lourdes pour les voyageurs et consommateurs. Les politiques actuelles représentent un gros obstacle à l'amélioration des performances de cette industrie. Les propositions que vous étudiez ne changeront rien à cela. Ce n'est donc pas suffisant.

Je vous parlerai maintenant de quatre aspects du contexte dans lequel évolue actuellement cette industrie, car il vous faudra en tenir compte dans vos délibérations. Tout d'abord, l'industrie aérienne au Canada est très fortement concentrée. La preuve en est donnée par les chiffres exprimant le trafic aérien depuis ses débuts. En 1978, dernière année pour laquelle nous ayons des statistiques, Air Canada a transporté, à elle seule, 65,1 p. 100 de tous les revenus milles-tonne intérieurs, alors que CP Air en contrôle 18,6 p. 100, soit, au total, 83,7 p. 100 pour les deux transporteurs nationaux. Les cinq transporteurs régionaux, qui comptaient alors Transair, contrôlaient 14,6 p. 100 des RMT intérieurs, ce qui ne laissait que 1,7 p. 100 pour quelque 82 transporteurs locaux de troisième niveau. Aussi, toute interdiction touchant d'autres entrées parmi les rangs des transporteurs nationaux et régionaux, accompagnée de restrictions sur l'émission de nouvelles licences aux transporteurs régionaux et locaux, signifierait que les transporteurs nationaux continueraient de transporter plus de 80 p. 100 des RMT intérieurs, alors que les transporteurs régionaux s'en partageraient quelque 15 p. 100, et les transporteurs locaux n'auraient que 2 ou 3 p. 100 du total. Le véritable oligopole que nous connaissons actuellement serait ainsi consacré à jamais.

Il est particulièrement évident que les transporteurs nationaux, et surtout régionaux, bénéficieraient de ces propositions qui les protégeraient des transporteurs locaux, quand on sait que pratiquement tout le trafic nord-américain et international à taxe unitaire serait également réservé à ces mêmes transporteurs. Si l'on compte le trafic intérieur, nord-américain et international, les transporteurs nationaux contrôlaient 91,5 p. 100 de tous les revenus milles-tonne à taxe unitaire en 1978, les transporteurs régionaux, 7,6 p. 100, et les transporteurs locaux, à peine 0,9 p. 100. Ces pourcentages montrent clairement la forte concentration que l'on se propose de perpétuer dans l'industrie aérienne canadienne.

Deuxièmement, les États-Unis ont entamé un grand exercice de déréglementation de l'industrie aérienne. Cette expérience et ses conséquences à la baisse des tarifs aériens rendent les voyageurs canadiens impatients. La concurrence sur le marché international, qui a exercé de fortes pressions sur les tarifs transatlantiques, a également servi à établir des comparaisons pour les voyages intérieurs. Or, la hausse des coûts, et surtout du carburant et de la main-d'œuvre, si elle n'est pas compensée par une plus grande efficacité, empêchera beaucoup d'usa-

[Texte]

the reach of many current Canadian users who may still be required, through taxation, to support the airline industry.

An inescapable observation that stems from passage of the United States Airline Deregulation Act is the existence of the potential for improvement in efficiency of the major U.S. carriers. Spill-over effects of more widespread achievement of this potential for further rate reductions are likely to lead to an erosion in the number of air travellers using Canadian air carriers.

An example of what could happen more generally has already taken place in Buffalo. My understanding is that the current Canada-U.S. bilateral, signed before deregulation, was based on an estimated maximum of approximately 30,000 Canadian passengers per annum travelling to or passing through that border city. In fact, 300,000 Canadians—10 times as many—are now using Buffalo Airport each year. Most of these passengers are in transit and Buffalo is simply a connecting centre. If the discrepancy between Canadian and U.S. rates is exacerbated by inefficiencies arising out of regulation, then this situation will only worsen and the economic viability of selected operations of Canadian air carriers will be jeopardized.

Third, the airline industry is no longer an infant industry where public acceptance requires special treatment. The government will continue to have an important safety role to play, of course, but the rationale for continuing economic regulation has largely disappeared. The diversity and reliability of modern aircraft allow for almost unlimited diversity of service offerings, and more importantly, it is beyond serious question—and I might add, has been for many years—that there are no significant economies of scale in this industry beyond a surprisingly low level of operations. Specifically, the consensus among economists is that minimum efficient scale exists when a firm operates six jet aircraft on a viable route structure. It is even lower for local carriers.

Finally, the existing policies for regulating this industry have encouraged, or forced, the only remaining rivalry to take the form of service rather than price competition, a classic and inefficient result of unnecessary regulation. Historically, established unit toll carriers have emphasized service innovation, new and faster aircraft, better in-flight services—meals, entertainment, et cetera. This emphasis on service improvement is directly related to regulatory rate policy, which generally requires that all carriers operating between the given city pair must charge the same rates. The net result of this costly service competition has been to increase supply cost and to forgo production and innovative features which could have reduced total cost.

Most major innovations involving significant decreases in fares and service quality in North America have been introduced by characters operating outside the ranks of the federal-

[Traduction]

gers canadiens actuels de continuer à prendre l'avion au Canada, alors qu'ils seront toujours tenus de soutenir l'industrie aérienne par le biais de l'impôt.

Il n'échappe à personne que depuis l'adoption, aux États-Unis, de la loi *Airline Deregulation Act*, les grands transporteurs américains ont montré qu'ils pouvaient accroître leur efficacité. Les effets secondaires de telles réalisations seront de diminuer encore les tarifs, si bien qu'il faut s'attendre à ce que diminue le nombre de voyageurs utilisant les compagnies aériennes canadiennes.

Buffalo présente un exemple qui pourrait se multiplier. Si je ne m'abuse, l'accord bilatéral actuel entre le Canada et les États-Unis, qui a été signé avant la déréglementation, se fondait sur un maximum prévu d'environ 30,000 passagers canadiens par an passant par cette ville frontière. En fait, ils sont maintenant 300,000 par an, soit dix fois plus, à utiliser l'aéroport de Buffalo. La plupart de ces passagers sont en transit et Buffalo sert simplement aux correspondances. Si la différence entre les tarifs canadiens et américains s'accroît du fait de l'inefficacité qu'impose la réglementation, cette situation ne fera qu'empirer et certains services des transporteurs aériens canadiens ne seront plus économiquement viables.

Troisièmement, l'industrie aéronautique n'en est plus à ses premiers jours et n'a plus besoin de traitements spéciaux. Le gouvernement continuera à jouer un rôle très important, bien sûr, pour la sécurité, mais la réglementation économique n'est vraiment plus nécessaire. La diversité et la fiabilité des avions modernes permettent d'offrir un éventail presque illimité de services et, qui plus est, il ne fait aucun doute, depuis des années, dirais-je, qu'il n'y a pas d'économie d'échelle importante dans cette industrie au-delà d'un seuil d'opération étrangement bas. Plus précisément, les économistes s'accordent à dire que l'économie d'échelle minimum est réalisée lorsqu'une compagnie a six avions à réaction qui desservent un réseau économiquement viable. Ce seuil est encore moins élevé pour les transporteurs locaux.

Finalement, les politiques actuelles de réglementation de cette industrie ont encouragé, ou forcé, à ne plus rivaliser que sur le service et non plus sur les prix, ce qui montre bien combien la réglementation est inutile et inefficace. Traditionnellement, les transporteurs à taux unitaire établi insistent sur les innovations dans les services: appareils nouveaux et plus rapides, meilleur service en vol, repas, musique et films, etc. Cette insistance sur l'amélioration du service est directement liée à la politique de réglementation des tarifs, qui exige en général que tous les transporteurs opérant entre les mêmes centres imposent les mêmes tarifs. Le résultat net de cette concurrence coûteuse sur le service a été d'accroître le coût de l'offre et de négliger les éléments de production et d'innovation qui auraient pu diminuer les coûts totaux.

La plupart des grandes innovations permettant des réductions significatives de tarifs et de qualité de service en Amérique du Nord sont le fait de personnages se tenant à l'extérieur

[Text]

ly regulated unit toll service. In Canada charter companies were the instigators of low discount fares and in the United States pricing techniques, such as off-peak fares and minimum on-board service by the interstate companies, are having tremendous success in attracting consumers. Unfortunately for consumers, under Transport Canada's policy proposal carriers prepared to introduce these and future innovations in Canada will not be encouraged to do so. This may well enhance the short-run financial stability of our national and regional carriers, but it does not promote innovation in the Canadian airline industry.

In summary, the domestic industry is highly concentrated. The effects of U.S. deregulation will be felt in Canada. The industry can be innovative, but the present and proposed regulatory policies funnel all innovation into costly and inefficient service competition.

I stated at the beginning of my presentation that I was concerned that the policy proposals deal essentially with the stability of the industry and not with optimal performance. I also stated that I thought the policy objectives stated on page 14 of the proposal were not the correct ones for this committee to recommend or accept. Let me focus on two specific areas to illustrate my concern. The first is the failure of the proposals to consider explicitly the interests of airline passengers.

Under present regulation, as I stated, service quality and stability have displaced price as a focal point of carrier rivalry. While consumers are certainly concerned with service quality and stability, they are also concerned with prices. The record shows clearly that consumers have responded favourably to recent discount fares. However, the supply of these discount and charter fares has been limited and decreed by these policy proposals to remain so. Past experience in the ABC charter class service clearly demonstrates that the regulator has been reluctant to encourage innovation based on price competition. The proposal, which simply entrenches the regulatory status quo, will not ameliorate this deficiency. Free entry, with rate competition, would stimulate higher load factors, greater plane utilization and increased seating densities, thus improving efficiency and reducing costs. Price stimuli, in addition to inducing price-conscious consumers to travel, would assist carriers in planning and addressing the uncertainties of the future.

Secondly, in opting for minimum change, the proposals fail to provide evidence to support a policy of closed entry. What will be the effects of the policy proposals on performance, not only in Canada but in the important transborder and international arenas? Why would the adoption of the proposals promote efficient national, regional and local carriers? Will the proposals allow these carriers sufficient manoeuvrability to face the challenges resulting from U.S. deregulation? What will be the future efficiency gains the industry and consumers

[Translation]

des rangs du service à taux unitaire réglementé à l'échelon fédéral. Au Canada, les compagnies de charters sont à l'origine des tarifs réduits, et aux États-Unis, de certaines techniques nouvelles touchant les prix, comme les tarifs hors saison et le service minimum à bord qu'offrent les compagnies desservant plusieurs États, qui obtiennent un succès énorme auprès du consommateur. Malheureusement pour ces derniers, aux termes de la proposition de Transports Canada, les transporteurs qui seraient disposés à offrir ce genre d'innovations aujourd'hui et à l'avenir n'y seront pas du tout incités au Canada. Cela améliorera peut-être à court terme la stabilité financière de nos transporteurs régionaux et nationaux, mais cela n'encourage pas à innover dans cette industrie.

Bref, l'industrie aérienne canadienne est fortement concentrée. Les effets de la déréglementation, aux États-Unis, seront ressentis au Canada. L'industrie peut faire preuve d'innovation, mais les politiques actuelles et proposées touchant la réglementation rendent toute innovation coûteuse, puisqu'elle doit ne toucher que le service.

Je disais tout à l'heure que je m'inquiétais du fait que les propositions traitent essentiellement de la stabilité de l'industrie et non pas de performance optimale. J'ai également déclaré qu'à mon avis, les objectifs énoncés à la page 14 de la proposition n'étaient pas ceux que devrait recommander ou accepter votre Comité. J'insisterai maintenant sur deux points précis, afin de mieux m'expliquer. Tout d'abord, les propositions ne considèrent pas explicitement les intérêts des voyageurs.

Dans la réglementation actuelle, la qualité du service et la stabilité sont devenues plus importantes que les prix dans la concurrence entre les différents transporteurs. Si les consommateurs s'intéressent évidemment à la qualité du service et à la stabilité, ils ne restent, bien sûr, pas indifférents aux prix. Les chiffres montrent clairement que les consommateurs ont répondu favorablement aux récents tarifs réduits. Toutefois, ceux-ci sont limités et le resteront si les propositions actuelles sont maintenues. L'expérience de la classe nolisée ABC a prouvé clairement que les organismes de réglementation ont hésité à encourager l'innovation fondée sur la concurrence des prix. La proposition, qui se contente d'entériner le statu quo réglementaire, n'améliorera pas cette situation. L'entrée libre, la concurrence des prix, stimuleraient au contraire le nombre de passagers, l'utilisation accrue des avions et le nombre accru de sièges, ce qui améliorerait l'efficacité et réduirait les coûts. Les incitations tarifaires, en plus d'encourager certains consommateurs à voyager, aideraient les transporteurs à planifier et à parer aux incertitudes de l'avenir.

Deuxièmement, en limitant au maximum tout changement, les propositions ne semblent pas appuyer une politique d'entrée restreinte. Quels seront les effets de ces propositions sur la performance, non seulement au Canada, mais pour les transports nord-américains et internationaux? Pourquoi l'adoption des propositions encouragerait-elle des transporteurs nationaux, régionaux et locaux efficaces? Les propositions donneront-elles aux transporteurs suffisamment de champ pour faire face aux défis que représente la déréglementation américaine?

[Texte]

can expect from these proposals? My reading of the proposal document does not provide answers to any of these questions.

• 1135

My own view is that the adoption of the proposals and the objectives suggested would entrench suboptimal performance in the Canadian air industry and not serve the best interests of the users of airlines.

I would like to suggest for the committee's consideration a different set of policy objectives; objectives that I believe would improve airline performance and set a very different tone for the industry and regulator. These proposed objectives are as follows: first, to ensure the provision of safe, reasonably priced, efficient service to Canadian air travellers; secondly, to ensure a wide choice of air travel options in price and service characteristics; thirdly, to provide a framework of institutional arrangements in which operating decisions are determined to the maximum extent possible by the interplay of market forces.

The operational implications of the adoption of these objectives should be the following: first, no decline in air safety; second, lower fares; third, a simpler, easier to understand fare structure; fourth, more carriers; and finally, increased productivity.

It may well be necessary to adopt transitional measures for a time to ensure an orderly implementation of these objectives and proposals. But we are here considering long-term policies and implications and it is important to ensure from the outset that the objectives and tone of the regulation, what remains of it, are clearly in line.

In conclusion, and not surprisingly, perhaps the views I have expressed today reflect a belief that reliance on the marketplace can best serve the public interest in this industry. It is my strong view that the stated objectives and specific policy proposals are far too restrictive of competition. A market-oriented approach, with free entry as a cornerstone, would afford carriers entrepreneurial freedom in responding to the needs of the travelling public. It would also improve the performance and efficiency of this industry. I urge you to give serious consideration to adopting such an approach.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hunter. It is becoming more obvious to me why this reference was given to us.

Before proceeding with the questioning, I simply want to advise members of two things. One, I have asked Mr. Lovink to return tomorrow afternoon at 3.30 p.m., if the committee is in agreement. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Then we shall send out the notices. Secondly, when I was introducing our staff, I neglected to introduce

[Traduction]

Quelle efficacité accrue peuvent attendre l'industrie et les consommateurs de ces propositions? D'après moi, les réponses à ces questions ne se trouvent pas dans ce document.

L'adoption de telles propositions et les objectifs suggérés favoriseraient une performance sous-optimale dans l'industrie aérienne canadienne et ne serviraient pas les intérêts des usagers des compagnies aériennes.

Je suggérerais donc que le Comité envisage une autre série d'objectifs; des objectifs qui amélioreraient la performance des compagnies aériennes et donneraient un ton très nouveau aux relations entre l'industrie et les organismes de réglementation. Voici les objectifs que je propose: premièrement, assurer un service sûr, efficace et à prix raisonnable aux voyageurs canadiens; deuxièmement, assurer un vaste choix de prix et de services dans le transport aérien; troisièmement, offrir un cadre de dispositions institutionnelles dans lequel les décisions sont déterminées au maximum par l'interaction des forces du marché.

Les implications opérationnelles de l'adoption de tels objectifs seraient: premièrement, autant de sécurité aérienne; deuxièmement, des tarifs moins élevés; troisièmement, une structure tarifaire plus simple et plus facile à comprendre; quatrièmement, une multiplication des transporteurs; finalement, une productivité accrue.

Il peut être nécessaire d'adopter des mesures transitoires pour assurer la bonne application de ces objectifs et propositions. Mais il s'agit là de politiques et d'implications à long terme, et il est important de faire en sorte, dès le départ, que ces objectifs et l'esprit de la réglementation, pour ce qu'il en reste, s'harmonisent.

En conclusion, et ce n'est pas surprenant, ce que je viens de dire montre que je crois que la meilleure façon de servir l'intérêt public dans cette industrie est de s'en remettre au marché. Je suis fermement convaincu que les objectifs et les propositions énoncés jusqu'ici entravent beaucoup trop la concurrence. Il faut envisager la chose du point de vue du marché, instituer l'entrée libre et donner ainsi aux transporteurs la liberté d'entreprise voulue pour répondre au besoin des voyageurs. Cela améliorerait également la performance et l'efficacité de l'industrie. Je vous invite donc instamment à envisager très sérieusement une telle perspective.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hunter. Je comprends de mieux en mieux pourquoi on nous a confié cet ordre de renvoi.

Avant de passer aux questions, je veux simplement signaler aux députés que, d'une part, j'ai demandé à M. Lovink de revenir demain après-midi, à 15h30, si vous êtes d'accord; c'est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous pourrions donc envoyer les convocations. D'autre part, lorsque j'ai présenté notre personnel, j'ai oublié

[Text]

one person who will be working with us for the duration of these hearings. I have asked that a translator be assigned permanently to this committee for the duration of this reference, and that translator is in the person of Madam Brière. She is there to assist us in keeping current with the translations and to fulfil the spirit as well as the letter of the official languages policy.

Our first questioner is Mr. Ellis, followed by Mr. Fisher.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Ten minutes, please.

Mr. Ellis: Again I will take less than 10 minutes, because we are really at the opening of the discussion of this particular policy, and obviously we are not going to get all the answers today. I think, however, Mr. Chairman, someone should go outside. The day that I agree with the Combines Investigation Branch, I am sure there must be two moons up there, because today for once I do agree with them.

Having said that I agree with them, I will start my questioning of Mr. Hunter by asking, if he feels so strongly about this new policy, why have no actions been taken in the past to deal with the existing policy, which was equally restrictive?

Mr. Hunter: Well, I will say two things. First, as you may know, the jurisprudence under the Combines Investigation Act—let me back up a bit. What would you be talking about? You might be talking about an agreement among the carriers to restrict competition: the Section 32 conspiracy offence; potentially a merger, I suppose; predatory pricing—things that fall within the Combines Investigation Act.

• 1140

The jurisprudence under the Combines Investigation Act, although it is a little unclear, generally states that if an industry is regulated it does not fall within the ambit of the Combines Investigation Act. I guess conceptually that makes some sense in that if the state, in essence, tells somebody that this is the price you shall charge for this service, the fact that they may have jointly filed a tariff submission to the commission does not make it an illegal conspiracy; it is the state that is saying we are going to tell you what your prices shall be or what markets you shall operate in. So the jurisprudence under the Combines Investigation Act has really prevented us from taking any direct action if there were possible violations.

On the question of mergers, Section 27 of the National Transportation Act requires that the director be given notification of an acquisition in any transportation mode, with an opportunity to participate. The director, as you may know, was very actively a participant in the Nordair-Air Canada acquisition and strongly argued against that acquisition.

Finally, I guess I would say that under Section 27.(1) of the act, because regulated industries are exempt from the act, Parliament put in our act the right for the director to intervene before regulatory commissions to ensure that the maintenance

[Translation]

de vous présenter quelqu'un qui sera là tout au long des audiences. J'ai en effet demandé que le Comité bénéficie d'un service de traduction permanent pendant l'étude de cet ordre de renvoi, et l'on nous a prêté M^{me} Brière. Elle est là pour nous aider à obtenir les traductions au fur et à mesure et à remplir ainsi l'esprit et la lettre de la politique des langues officielles.

Je donne d'abord la parole à M. Ellis, suivi de M. Fisher.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

Le président: Dix minutes, s'il vous plaît.

M. Ellis: Encore une fois, je prendrai moins de 10 minutes, car nous en sommes vraiment au tout début de nos discussions sur cette politique, et il est évident que nous ne pourrions obtenir toutes les réponses aujourd'hui. Je crois toutefois, monsieur le président, que quelqu'un devrait aller dehors, car j'ai toujours dit que le jour où je serai d'accord avec la Direction des enquêtes sur les coalitions, il y aura certainement deux lunes. Or, pour une fois, je suis d'accord.

Cela dit, je demanderais d'abord à M. Hunter pourquoi, s'il a des idées tellement arrêtées sur cette politique, on n'a rien fait jusqu'ici à propos de la politique actuelle, qui était également terriblement restrictive?

M. Hunter: J'aurais deux choses à dire là-dessus. Tout d'abord, comme vous le savez peut-être, la jurisprudence touchant la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions... non, je vais m'expliquer autrement. De quoi parlerait-on? On pourrait parler d'un accord entre les transporteurs pour limiter la concurrence: des complots cités à l'article 32, peut-être d'une fusion; de prix exorbitants, de choses qui relèvent de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

Si la jurisprudence concernant la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions n'est pas toujours très claire, elle indique néanmoins de façon générale que lorsqu'une industrie est réglementée, elle n'est pas touchée par la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Théoriquement, c'est peut-être logique, car si l'État déclare à quelqu'un qu'il lui faut imposer tel tarif pour tel service, ce n'est pas parce qu'ils auront conjointement déposé une demande d'augmentation à la commission qu'il y a là un complot illégal; c'est l'État qui établit les tarifs et les marchés. Ainsi, la jurisprudence découlant de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions nous a vraiment empêchés de prendre quelque action directe en cas d'éventuelles infractions.

Pour ce qui est des fusions, l'article 27 de la Loi nationale sur les transports stipule que le directeur doit recevoir avis de l'acquisition de tout mode de transport, et être autorisé à participer. Vous savez peut-être que le directeur est intervenu au moment de l'acquisition de Nordair par Air Canada et s'y est violemment opposé.

Enfin, je dirais qu'aux termes du paragraphe 1 de l'article 27 de la loi, puisque les industries réglementées sont exemptées, le Parlement a donné au directeur le droit d'intervenir devant les commissions de réglementation, pour faire en sorte

[Texte]

of competition was at least taken into consideration, and we have done so a couple of times in the air transport area.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, if I understand it correctly, Mr. Hunter, despite the strength of the terminology and the power of the words that he has, is encouraging this committee, in its report to the minister, to ask for various levels of deregulation.

In fact, if the minister again puts into place all the regulations that are included in the policy document that we are using as a basis of our discussion, your department, Mr. Hunter, will not really have any opportunity to make any changes; rather you are here to encourage us to recommend so that when the policy is finally set down some of that deregulation you are suggesting may be placed in that policy.

Mr. Hunter: Yes, I guess if the ultimate policy were a relaxation, for example, on entry into the industry, that would make a window, if you want, for the possible application of the Combines Investigation Act. So insofar as you deregulate, you would be opening up the possible application of the Combines Investigation Act. If you do not deregulate, then the role we would play would continue to be one of intervening before the commission where we thought competition was a problem, to try to urge them to take that into account.

We also, as I stated, were involved with Transport Canada and the CTC in a number of studies on the role of competition and regulation across many modes. I would like to use this opportunity, perhaps before I forget it, to comment on the part of the proposal that deals with the role of competition.

I guess I find it really incongruous to think it is possible to adopt a policy such as this which, in essence, proposes regulations of the major and most important aspects of running a business of airlines—to suggest that somehow you are not deciding what the role of competition will be in that industry. That seems to be what the Transport proposals are suggesting: that somehow the role of competition is still all up in the air. But we cannot wait. The policy itself decides what the role of competition will be in this industry, and I do not think we need to wait for it.

I also suggested that a number of studies have been done on that, and I hope they are available to your committee, which I think serve as a basis for coming to some conclusions about that.

The Chairman: If I may intervene, Mr. Ellis, Mr. Hunter has made reference twice to studies that he hoped the committee has. To the best of my knowledge, we do not have them.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, since Mr. Hunter did deviate from the answering of my question, I want to deviate briefly and comment on it before I get back to my final question.

• 1145

It would appear that Mr. Hunter has reinforced the contention that I placed before the committee an hour ago, that in fact you cannot handle a policy such as we are dealing with

[Traduction]

que l'on tienne au moins compte des besoins de la concurrence, et nous nous sommes prévalus de ce droit à quelques reprises dans le domaine des transports.

M. Ellis: Monsieur le président, si je comprends bien, M. Hunter, malgré les termes qu'il emploie et la force de ses paroles, encourage notre Comité à recommander dans son rapport au ministre divers niveaux de déréglementation.

En fait, si le ministre devait remettre en vigueur tous les règlements inclus dans le document de travail que nous utilisons comme base d'étude, votre ministère, monsieur Hunter, ne pourrait plus en fait modifier quoi que ce soit; vous venez donc nous encourager à recommander que la nouvelle politique contienne certaines formes de déréglementation.

M. Hunter: Oui, par exemple d'assouplir les conditions d'entrée dans l'industrie, ce qui permettrait d'appliquer éventuellement la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Par la déréglementation, on permettrait une application plus large de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Si l'on ne déréglemente pas, notre rôle consisterait purement et simplement à intervenir devant la commission qui nous semblerait traiter une question de concurrence, afin de l'inviter à en tenir compte.

Comme je le disais d'autre part, nous avons, avec Transports Canada et la CCT, participé à un certain nombre d'études sur le rôle de la concurrence et de la réglementation pour de nombreux modes de transport. Avant que je n'oublie, j'aimerais dire un mot sur la partie de la proposition qui traite du rôle de la concurrence.

Je crois qu'il est vraiment ridicule de penser qu'il est possible d'adopter une politique telle que celle-ci, qui propose la réglementation des aspects les plus importants de l'administration des compagnies aériennes, en disant que l'on ne touche pas à la concurrence dans cette industrie. Les propositions de Transports Canada semblent en effet dire que le rôle de la concurrence n'est absolument pas défini. On ne peut pas attendre. La politique elle-même décide ce que sera ce rôle dans l'industrie, et je ne crois donc pas qu'il soit nécessaire d'attendre plus longtemps.

J'ai également dit qu'un certain nombre d'études ont été effectuées à ce sujet, et j'espère que votre Comité s'en est prévalu, car elles peuvent expliquer certaines de nos conclusions.

Le président: Si vous le permettez, monsieur Ellis, M. Hunter a parlé à deux reprises de ces fameuses études, et je ne crois pas que nous les ayons.

M. Ellis: Monsieur le président, étant donné que M. Hunter n'a pas répondu directement à ma question, j'aimerais, à mon tour, faire une petite digression avant de revenir à ma dernière question.

M. Hunter semble renforcer l'argument que j'ai présenté devant le comité il y a une heure c'est-à-dire, que l'on ne peut aborder une politique comme celle que nous étudions mainte-

[Text]

without dealing with the routes, the entry and all those other factors. I made that contention out of sheer ignorance, quite frankly, but with a gut feeling that that was the case, and Mr. Hunter is reinforcing that case.

I would hope also, Mr. Chairman, that those documents that Mr. Hunter refers to could be made available to our support staff so that we might have either the full document or a précis of that particular document. I see them nodding their heads; I assume we will get them.

Then, if I understand what Mr. Hunter has been saying—and I have a particular affinity for firms such as Time Air, Torontair, Otonabee, versus small companies such as Pilgrim, which are now allowed to land in Ottawa—I feel there is a very real need for those companies to be given a greater degree of flexibility, a greater opportunity to serve the Canadian public.

I would like to ask one last question of Mr. Hunter. Does he see any real harm to the major carriers by allowing them to expand, or does he in fact see that as enlarging the number of people flying generally in Canada?

Mr. Hunter: Are you saying harm to the majors by allowing the local carriers or the smaller carriers to expand?

Mr. Ellis: That is right, yes.

Mr. Hunter: Ultimately there should be no harm to the major carriers. I think what the policy attempts to do is really artificially segment markets, segment the three levels of service or business that someone might want to get into, and I think if the market were allowed to operate—we have really seen a bit of that in the United States already, with deregulation—people will find what their proper market is, what service they can most efficiently provide, and they will do it. There might be transitional changes, but I would not see it as harming the major carriers.

If I might comment about your affinity with the local carriers, it seems to me—and again I am reading from a report of Transport Canada, called *Economic Regulation and Competition in the Domestic Air Carrier Industry*, dated February 1981—local carriers share a number of your concerns. They are concerned about entry into their business, but they really feel that they must have the flexibility to expand their operation into other levels of operation. They are also concerned about overly rigid rate—

The Chairman: What page were you referring to in that document, Mr. Hunter, please?

Mr. Hunter: Page 283.

The Chairman: That is the big one.

Mr. Ellis: That is the one we have in front of us.

Thank you, Mr. Chairman. Those were the things I wanted to get on record.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

[Translation]

nant sans inclure la question des routes, de l'entrée et de tous ces autres facteurs. C'est une supposition que j'ai faite plus tôt, en toute ignorance, mais avec le sentiment profond que c'était le cas et M. Hunter vient de le confirmer.

J'espère également, monsieur le président, que les documents auxquels M. Hunter a fait allusion pourront être envoyés à notre personnel de soutien de sorte que nous puissions consulter le document au complet ou en avoir un résumé. Les témoins semblent faire signe que oui et j'en conclus donc que nous aurons ces documents.

Donc, si je comprends bien ce que M. Hunter nous a dit—et je sens une affinité particulière avec le *Time Air*, *Torontair* et *Atonabee*, par exemple, par opposition aux petites lignes qui sont maintenant autorisées à atterrir à Ottawa—il existe un véritable besoin pour ces lignes aériennes de jouir d'une plus grande latitude pour ce qui est de desservir le public canadien.

J'aimerais poser une dernière question à M. Hunter. Croit-il que l'expansion de ces petites lignes pourraient nuire réellement aux gros transporteurs ou pense-t-il plutôt que le nombre de passagers augmentera en général au Canada?

M. Hunter: Voulez-vous dire si je pense que cela pourrait nuire aux gros transporteurs si les transporteurs locaux ou les petits transporteurs étaient autorisés à prendre de l'expansion.

M. Ellis: C'est bien cela.

M. Hunter: Je crois qu'à long terme les gros transporteurs ne souffriraient pas. Mais je pense que l'objectif de cette politique est de séparer artificiellement le marché en trois niveaux de service. Mais je pense que si on laissait le marché entièrement libre—et nous avons vu un peu ce que cela pouvait donner aux États-Unis, avec la déréglementation—chacun trouverait son propre marché, quel service il pourrait offrir le plus efficacement et l'assurerait. Il y aurait certes une période de transition mais je ne crois pas que cela nuirait vraiment aux gros transporteurs.

En réponse à ce que vous avez dit au sujet des transporteurs locaux, il me semble et je cite encore une fois un rapport du ministère des Transports intitulé: *Economic Regulation and Competition in the Domestic Air Carrier Industry* de février 1981—que les transporteurs locaux partagent justement bon nombre de vos préoccupations. Ils se préoccupent des pénétrations dans leur marché, mais ils estiment avoir vraiment besoin de la souplesse nécessaire pour exercer leur activité à d'autres niveaux. Ils se préoccupent aussi des taux trop restrictifs—

Le président: Quelle page du document citez-vous, monsieur Hunter, s'il vous plaît?

M. Hunter: Page 283.

Le président: C'est le gros rapport.

M. Ellis: C'est celui que nous avons devant nous.

Merci, monsieur le président. C'est ce que je voulais faire consigner au compte rendu.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

[Texte]

Mr. Deniger is next, followed by Mr. Mayer; then Mr. Fisher and Mr. Siddon.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I enjoyed your presentation, Mr. Hunter, although I cannot agree with everything you said. I sometimes had the feeling that you were taking certain parts of the industry and comparing them with other parts, and that it was a case of apples and oranges. For example, the Buffalo example I do not think is a very good example; but I do not want to get into the bilateral too much at this time.

In the airline industry or in your job, do you think there is any such thing as over-competition?

Mr. Hunter: Too much competition?

Mr. Deniger: Too much competition.

Mr. Hunter: Well, I know some people, mainly businessmen, often argue that there is too much competition and that there is destructive competition. I guess I have never really understood what that term means. No, I do not think there is too much competition. There certainly is not now.

Mr. Deniger: There certainly is not now; but do you think in the United States there is too much over-competition in the airline industry?

Mr. Hunter: No.

Mr. Deniger: So you do not mind, then, the proliferation of unnecessary routes, the airline industry bankruptcies, the empty planes, the fares which are to be increased as a result of complete deregulation? You do not have any objection to that?

• 1150

Mr. Hunter: If we want to live in a market-oriented economy, then some people are not going to be successful and they are going to have to go out of business. It is also true that the general economic climate obviously has something to do with the success and viability of industries like the airline industry. I think in the United States we are probably witnessing a transitional period where there are clear costs in moving from a strictly regulatory environment to a free-market environment; but I think in the long run that is going to sort itself out.

I do not have any aversion to people going bankrupt. That is what a market economy is all about.

Mr. Deniger: Fine, that is a good thing to know.

You have also no objections to free entry?

Mr. Hunter: I beg your pardon?

Mr. Deniger: Free entry: *entrée libre*, j'imagine . . .

Mr. Hunter: No.

Mr. Deniger: So you would let any airline of any country come into our country?

Mr. Hunter: I think it is very important that this policy be changed so that there is freer entry into the airline business in this country. It may be that as a policy device—again, I hope

[Traduction]

M. Deniger est le suivant, suivi de M. Mayer, nous aurons ensuite M. Fisher et M. Siddon.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

J'ai vraiment apprécié votre exposé, monsieur Hunter, bien que je ne sois pas d'accord avec tout ce que vous avez dit. J'ai eu l'impression que vous compariez certains secteurs à d'autres secteurs mais que c'était comme comparer des pommes et des oranges. Par exemple, je ne trouve pas que l'exemple de Buffalo soit un bon exemple; mais je n'ai pas envie d'aborder l'aspect bilatéral maintenant.

Estimez-vous qu'il y a trop de concurrence dans l'aviation et dans votre travail?

M. Hunter: Trop de concurrence?

M. Deniger: Oui, trop de concurrence.

M. Hunter: Eh bien, je connais des personnes, surtout des hommes d'affaires, qui disent qu'il y a trop de concurrence et que cela est destructif. Mais je n'ai jamais vraiment compris ce qu'ils voulaient dire. Non, je ne pense pas qu'il y ait trop de concurrence et surtout pas à l'heure actuelle.

M. Deniger: Non, surtout pas à l'heure actuelle, mais croyez-vous qu'il y a trop de concurrence aux États-Unis dans l'industrie des lignes aériennes?

M. Hunter: Non.

M. Deniger: Donc, vous ne vous opposez pas à l'établissement de routes inutiles, vous ne vous inquiétez pas des faillites, des avions qui volent à vide, de la hausse des tarifs qui est le résultat direct de la déréglementation? Vous ne vous opposez pas à tout cela?

M. Hunter: Si nous voulons conserver une économie de marché, il faut accepter que tous ne réussiront pas et que certains feront faillite. Il est également vrai que le climat économique général influe sur le succès et la rentabilité des secteurs d'activités comme les lignes aériennes. Je pense que les États-Unis traversent actuellement une période de transition et que le passage d'un marché réglementé à un marché libre entraînera des coûts considérables; mais à mon avis, tout cela s'équilibrera à long terme.

Je n'ai rien contre les faillites. Elles sont le résultat d'une économie de marché.

M. Deniger: Très bien, c'est bon à savoir.

Vous ne vous opposez pas non plus à l'entrée libre?

M. Hunter: Pardon?

M. Deniger: Oui, l'entrée libre . . .

M. Hunter: Non.

M. Deniger: Donc vous laisseriez n'importe quelle ligne aérienne de n'importe quel pays entrer au Canada?

M. Hunter: A mon avis, il est important de modifier la politique pour assouplir les conditions d'entrée des lignes aériennes dans ce pays. C'est peut-être un moyen politique—et

[Text]

it came through in my presentation—I think the important thing here is to establish what the long-term policy objectives for this industry should be, and that must include a decision about whether we are going to be concerned with efficiency in the performance of the industry, whether we are going to allow the market to operate. You may want to move to implement those objectives in a more orderly fashion, and that might mean that you might want to stage entry or free up entry in a sort of staged process; the Economic Council suggested a one-way swinging door option where locals could move into the regional level and regionals could move into the national level and not the other way. There are techniques for doing it. I am saying that I think the important thing is to try to get this industry more subject to the rigours of competition and less reliant on regulation so it will improve in performance, and a very, very important part of that is freeing up entry.

Mr. Deniger: I think you are being overly simplistic, I really do.

Mr. Hunter: Maybe.

Mr. Deniger: I think it may be fine on paper to think that way, but if you allow—again, you cannot have it only on one side and not have it as a total package. If you believe in free entry domestically, then you have to believe in free entry internationally. And then you might as well say goodbye to our airlines.

And how can you basically expect a company which is not owned by a country to be able to compete with a company that is owned by private enterprise? That is not fair competition, surely.

Mr. Hunter: The only thing I will say about that is that I understand, and I was told this by a consultant in the international airline industry, that every day presently there are 40 to 50 747s crossing the North Atlantic empty. Now that, to me, is gross inefficiency. There is something wrong if that can happen, and I for one, as a taxpayer, regardless of the position I hold, object to the spending of public moneys to promote that inefficiency. I think it is happening in the international airline industry, and I suspect that it is happening in the domestic industry as well.

What we have to do is try to devise a policy that ultimately is aimed at ensuring the efficiency and optimal performance of this industry; and maybe we will move to it in stages, but that is the sort of policy that we should be promoting. What I am suggesting is that the present policy does not lead to that objective, and the proposed policy is even more restrictive than the present policy and it will only perpetuate those inefficiencies.

We see needless and costly service competition in this industry because they are not allowed openly to compete on fares. We have fences around what discount fares there are so that the average man on the street cannot understand when he can get them. What we need is a movement where there is a simple fare structure, where there is real competition on things that matter to consumers. I suggest to you that prices are more important to the consumer of this service than whether they

[Translation]

encore une fois, j'espère que cela est ressorti de mon exposé—et je pense qu'il est important d'établir les objectifs de politique à long terme de ce secteur d'activités et cela doit comprendre une décision quant à ce que nous allons faire au sujet de l'efficacité de l'industrie et sur la manière dont nous allons laisser le marché fonctionner. Vous aimeriez peut-être voir ces objectifs appliqués d'une manière plus ordonnée comme, par exemple, la libre entrée progressive; le Conseil économique a proposé une solution selon laquelle les transporteurs locaux pourraient exercer leurs activités à l'échelle régionale et les transporteurs régionaux, à l'échelle nationale mais non l'inverse. Il y a des moyens de le faire. Mais je pense que l'important est d'essayer d'introduire la règle d'une forte concurrence et de réduire la réglementation afin d'améliorer le rendement et la libéralisation de l'entrée joue à cet égard un rôle très très important.

M. Deniger: Je pense que vous simplifiez exagérément.

M. Hunter: Peut-être.

M. Deniger: Tout cela peut être très bien en théorie, mais ce qui va pour l'un doit aller pour l'autre. Si vous préconisez la libre entrée pour les vols intérieurs, il vous faudra alors accepter la libre entrée pour les vols internationaux. Et je pense que nous pourrions alors dire adieu à nos lignes aériennes.

Et comment pouvez-vous vous attendre à ce qu'une ligne aérienne qui n'appartient pas à un pays puisse livrer concurrence à une ligne aérienne qui appartient à l'entreprise privée? A mon avis, ce genre de concurrence est déloyal.

M. Hunter: La seule chose que je puisse répondre à cela est qu'il semble et c'est un conseiller du domaine de l'aviation internationale qui me l'a dit, que 40 à 50 747 traversent chaque jour l'Atlantique-Nord vides. Tout ce que je peux dire à cela c'est que c'est un gaspillage monstre. Quelque chose ne va pas si cela se produit et personnellement, en tant que contribuable, sans égard à mon poste, je m'oppose à ce que des fonds publics soient dépensés pour promouvoir ce genre d'inefficacité. Je pense que cela ne se limite pas à l'aviation internationale mais s'applique aussi aux lignes intérieures.

Donc nous devons essayer de mettre au point une politique d'efficacité et de rentabilité dans cette industrie. Nous pourrions peut-être procéder par étapes, mais c'est le genre de politique que nous devrions promouvoir. Je prétends que la politique actuelle ne contribue pas à la réalisation de cet objectif et que la politique proposée est plus restrictive que la politique actuelle et qu'elle ne servira qu'à perpétuer la situation.

Si nous voyons de la concurrence inutile et coûteuse sur le plan du service dans cette industrie c'est que nous ne sommes pas autorisés à nous livrer concurrence librement sur le plan des tarifs. Les tarifs réduits sont assujettis à tellement de règlements qu'il est impossible pour le citoyen moyen de comprendre quand il peut s'en prévaloir. Ce qu'il nous faut c'est une structure de tarifs simples permettant la concurrence au niveau des éléments qui concernent vraiment les consom-

[Texte]

have a pretty hostess, and that there should be that option, at least. We do not have it now.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I think indeed there is some form of option.

• 1155

I will grant you this. On international charters it is because of the Lakers and the Wardairs, those major discount charter operations, that we have lower international charter fares. If they had not been there, I do not think the big boys would have moved. I will grant you that one.

Domestically I think we operate in another ballgame. I will give you a simple situation that occurred and is now in front of the CTC. I am not sure if you have followed it at all. Between Montreal and Toronto three airline companies presently operate flights: Québecair, Nordair and Air Canada. Ideally you then have the competition that you wish. What is happening is that some of these planes are flying empty; several of these planes are flying empty. So is the solution to have them go until one of them busts? And which one do you think will bust if you are competing Québecair against Air Canada or Nordair against Air Canada?

Mr. Hunter: Again I do not know if I can find it in this book, but in a comparison of fare structures which Transport Canada did, the fare between Toronto and Montreal is way out of whack with what it should be, I would suggest, if there were free entry into that market and if there were real price competition. I suspect what is going on is that we are seeing a substantial cross-subsidization of that market.

Mr. Deniger: Too high or too low?

Mr. Hunter: The fare is too high.

Mr. Deniger: I will be anxious to see what the airlines say about that. I do not think they really make that much money between Montreal and Toronto unless they are full, and they are not full. They can try gimmicks like having a free car; they can try gimmicks like \$20 discounts at The Bay; but it is not giving them anything. So I have a feeling, Mr. Hunter, that we have a fundamental disagreement on a lot of things, and I beg to differ with you.

I think you are a purist. I really think so. I think you are a purist in competition, and if we followed your example in the extreme we would have one airline company in this country, Air Canada, and no other.

Mr. Hunter: I know we are often accused of being purists. I do not like to think of myself as being that; I like to think we are practical about these proposals. But I think you are absolutely wrong. If we had free entry into this country we

[Traduction]

mateurs. D'après moi, les prix sont beaucoup plus importants pour le consommateur de ce genre de service que le charme de l'hôtesse. C'est un choix que nous devrions pouvoir faire, de toute façon, mais nous ne le pouvons pas maintenant.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Mais je pense qu'il existe une possibilité de solution.

Bon, je vous l'accorde, pour ce qui est des vols nolisés internationaux; c'est aux lignes aériennes telles que Lakers et Wardair, que nous devons des tarifs de vols nolisés internationaux plus intéressants. Sans ces compagnies, je doute que les gros transporteurs auraient agi. Je suis d'accord avec vous là-dessus.

Mais la situation intérieure est différente. Permettez-moi de vous donner un exemple qui a été soumis à la Commission des transports. Vous n'êtes peut-être pas familiers avec le cas. Trois lignes aériennes font le trajet Montréal-Toronto: il s'agit de Québecair, Nordair, et Air Canada. Cela devrait donc créer une certaine concurrence. Mais voici ce qui se produit, certains avions et mêmes plusieurs volent vides. La solution serait-elle de les laisser faire, jusqu'à ce qu'une des lignes fasse faillite? Et quelle ligne pensez-vous fera faillite, si nous parlons de concurrence entre Québecair, et Air Canada, ou Nordair et Air Canada?

M. Hunter: Encore une fois, je ne sais pas si je peux trouver les données dans ce rapport, mais d'après une comparaison des tarifs effectuée par le ministère des Transports, il semble que le tarif pour un vol entre Toronto et Montréal est tout à fait hors de proportions avec ce qu'il serait si nous avions la libre entrée dans ce marché et s'il y avait une véritable concurrence des prix. Mais je soupçonne qu'en réalité, le marché est largement subventionné.

M. Deniger: Les tarifs sont-ils trop élevés ou trop bas?

M. Hunter: Trop élevés.

M. Deniger: Je suis curieux de voir ce que les lignes aériennes auront à dire à ce sujet. Je ne pense pas qu'elles réalisent tellement de profits avec leurs vols Montréal-Toronto, à moins qu'ils ne soient complets et ce n'est pas le cas. Elles peuvent bien recourir à des astuces promotionnelles comme l'offre gratuite d'une voiture, d'une ristourne de \$20 à la Baie, mais cela ne les mènera strictement à rien. J'ai donc l'impression, monsieur Hunter, que nous ne sommes pas d'accord avec vous sur beaucoup de questions fondamentales et c'est personnellement mon cas.

Je pense que vous êtes un puriste et qu'en poussant votre exemple à l'extrême, nous n'aurions qu'une seule ligne aérienne dans ce pays, Air Canada et aucune autre.

M. Hunter: L'on nous accuse souvent d'être des puristes. Personnellement, je ne crois pas que ce soit le cas. Je préfère penser que nous sommes plutôt réalistes. Mais sauf votre respect, vous avez tort. Si nous avions la libre entrée dans ce

[Text]

would have many more carriers. The economies of scale in this industry, as I suggested, are very low. They are surprisingly low. Six jet aircraft on the proper route structure, and you have exploited the economies of scale. In a local market it is three. We are not going to see one company arise out of a more relaxed policy on entry and prices. I disagree.

Mr. Deniger: We have agreed that we will disagree, certainly on entry, and in your long goals I think we do not see the same light at the end of the tunnel.

Mr. D.A. Dawson (Director, Regulated Section Research, Bureau of Competition Policy, Department of Industry, Trade and Commerce): If I could just make one point—it has been estimated—

The Chairman: Briefly, please, Mr. Dawson.

Mr. Dawson: Yes. For example, sir, it has been estimated that the meal you get on a flight between Ottawa and Toronto, Montreal and Toronto, costs you \$50. It costs you \$50 because of the space taken up by the cooking arrangements and the staff available. All we are saying is that the consumer ought to have a chance not to have a meal.

Mr. Deniger: Can the consumer then take \$50 off the—

The Chairman: Order, please. I think we have a basic philosophical disagreement here, which is not altogether unhealthy, it seems to me.

Our next questioner is Mr. Mayer, and if members keep to the 10 minutes, as the previous two have done, we will have no problem hearing from all the members.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Hunter, just by way of a comment and to agree with what you say on fares—that people can understand. I know of an incident. Yesterday two people were travelling from Winnipeg to Ottawa, and to take advantage of the most economical fare, the cheapest rate, they had to go through Toronto. It took them nine hours, because of weather, whereas normally it is a two and a half hour flight. I think that is an example of some of the red tape we can get ourselves into with a regulated fare structure.

You raised some very interesting points in your statement this morning. Let me ask you, did you have any chance to have input into the air policy that was just outlined for us by the people from the Canadian Air Transport Administration?

• 1200

Mr. Hunter: To my knowledge, no, we did not, other than that we were involved in a number of studies with Transport

[Translation]

pays, nous aurions beaucoup plus de transporteurs. Comme je l'ai déjà dit, il y a très peu d'économie d'échelle dans ce secteur d'activité. C'est même surprenant. Sur des routes appropriées, six réacteurs réaliseraient le maximum possible d'économie d'échelle. Et pour un marché local, trois suffiraient. Je doute que l'assouplissement de la politique sur l'entrée et les prix entraînerait l'établissement de même une seule ligne aérienne. Je ne suis pas d'accord avec vous.

M. Deniger: Nous sommes donc d'accord sur notre désaccord. En général, et plus particulièrement, en ce qui concerne l'entrée. En outre, pour ce qui concerne vos objectifs à long terme, nous ne voyons pas la même lumière au bout du tunnel.

M. D.A. Dawson (directeur de la Recherche sur la réglementation, Bureau de la politique de la concurrence, ministère de l'Industrie et du Commerce): Si vous me le permettez, je peux vous donner des faits. On a estimé . . .

Le président: Je vous prie d'être bref, monsieur Dawson.

M. Dawson: Très bien. Par exemple, monsieur, on a estimé que le prix d'un repas sur un vol entre Ottawa et Toronto, Montréal et Toronto, est de \$50. Ce repas coûte \$50 à cause de l'espace réservé aux cuisines et à cause du personnel de cabine. Ce que nous disons c'est que le consommateur devrait pouvoir avoir l'option de ne pas prendre le repas.

M. Deniger: Le consommateur pourrait-il alors déduire ce \$50 du—

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je pense qu'il s'agit ici d'un désaccord fondamentale mais ce n'est peut-être pas malsain, à mon avis.

Ce sera au tour de M. Mayer et je demanderai aux membres du comité de se limiter à 10 minutes comme l'ont fait les deux intervenants précédents, pour donner une chance à tous les membres du comité d'être entendus.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Hunter, j'ai une simple observation à faire, et je dois dire que je suis d'accord avec vous, en ce qui concerne les tarifs, à savoir, que le public peut comprendre. Voici un exemple. Deux personnes voyageaient hier de Winnipeg à Ottawa, et pour profiter du tarif le plus économique, le moins cher, elles ont dû passer par Toronto. Cela leur a pris neuf heures à cause de la météo. Il s'agit normalement d'un vol de deux heures et demie. C'est un exemple du genre de chinoises administratives que peuvent entraîner des tarifs réglementés.

Vous avez soulevé des questions fort intéressantes dans votre exposé ce matin. J'aimerais vous demander si vous avez pu faire votre apport dans la politique aérienne que nous ont décrites les représentants de l'administration canadienne des transports aériens.

M. Hunter: Pour autant que je sache, non. Nous avons participé à un certain nombre d'études en collaboration avec

[Texte]

Canada and the CTC. But the proposals argue that those studies are still all up in the air and that we cannot come to any conclusions about the relationship between competition and regulation. But I think the answer is no, we were not.

Mr. Mayer: It seems to me that we have two government departments here and I do not know whom we fault. I will be interested in having the Canadian Air Transportation Administration back to ask them the same question. Is it your job to ask to have input into those kinds of policies or not?

Mr. Hunter: I guess we are really talking about a government procedure. If this policy had gone to cabinet, let us say, in the normal course, then we and our minister would have had an opportunity to comment on it at that time. I assume if it were a cabinet memorandum, for example, they would have consulted with us, among others. I think the route chosen in this case was one where that just did not happen, and it was a public discussion paper.

Mr. Nowlan: On a point of order—just to clarify it, we have referred several times to studies. I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Hunter would write a letter to the committee and enumerate what those studies were. After all, we are the parliamentary committee and the government has gone this route presumably to ventilate the issue completely. If the studies were all there in report form, we could take a look to see which ones they are and I would think it could be pretty interesting to have them tabled before the committee. Perhaps then we would have an excuse to invite Mr. Hunter back later on.

The Chairman: I think that is a very worthwhile suggestion.

Mr. Nowlan: I knew you would.

The Chairman: Mr. Hunter indicated his willingness to comply with your request. Thank you.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Let me pursue this just a little further, without trying to belabour it. This policy has been in formation, I gather, for some five years since 1977. Would you not see it as your role to try to have some departmental discussion of your problems with it, as you have outlined this morning? You obviously have some problems with the policy as it is proposed.

Mr. Hunter: Again I do not know what happened before I arrived on the job, which was only last summer, but I believe our views generally have been known to the Department of Transport through this study process. I do not believe there was any formal consultation on this particular document, but I would be surprised if the departmental officials were surprised with the sorts of views which we are presenting.

Mr. Mayer: I hope to be able to ask the people from the Canadian Air Transportation Administration the same question, on why they would not ask for another department's views, such as yours, when they obviously do not coincide. I see

[Traduction]

Transports Canada et la CCT. Mais il semble que ces études ne donnent rien de précis et nous ne pouvons tirer aucune conclusion quant au rapport entre la concurrence et la réglementation. Mais je pense que la réponse est négative.

M. Mayer: Il semble y avoir deux ministères intéressés à cette question et je ne sais pas qui nous devons blâmer. J'aimerais bien pouvoir rencontrer de nouveau les représentants de l'administration canadienne des transports aériens pour leur poser la même question. Vous appartient-il de demander à faire votre apport à l'élaboration de ce genre de politique?

M. Hunter: Je pense qu'il s'agit ici d'une procédure du gouvernement. Disons que si cette politique avait été soumise au Cabinet selon la procédure normale, nous aurions pu, et notre ministre aussi, donner notre avis à ce moment. Je présume que s'il s'était agi d'une note de service du conseil des ministres, par exemple, on nous aurait consulté, entre autres. Mais dans ce cas, cela ne s'est pas produit et il s'agissait d'un document de discussion publique.

M. Nowlan: Un rappel au Règlement . . . J'aimerais demander une explication. Nous avons parlé plusieurs fois d'études. Je me demande, monsieur le président, si M. Hunter ne pourrait pas écrire une lettre au Comité pour nous donner une liste de ces études. Après tout, nous sommes un Comité parlementaire et il me semble que si le gouvernement a choisi cette façon de procéder, c'est pour vider la question. Si nous avions à mettre toutes ces études sous forme de rapport, nous pourrions les examiner et voir en quoi elles consistent. Je pense que cela pourrait être utile au Comité. Cela nous permettrait également de réinviter M. Hunter plus tard.

Le président: C'est une proposition très valable.

M. Nowlan: J'étais persuadé que vous partageriez mon avis.

Le président: M. Hunter me fait savoir qu'il est disposé à donner suite à votre demande. Merci.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: J'aimerais approfondir cette question un peu plus sans toutefois trop insister. On travaille à cette politique depuis cinq ans, je pense depuis 1977. Ne croyez-vous pas qu'il vous appartient d'avoir des discussions à l'échelle du ministère sur les problèmes que vous avez décelés, ce que vous nous avez décrit ce matin? Il est assez évident que vous y avez décelé certains problèmes.

M. Hunter: Je ne peux que répéter que je ne sais pas ce qui s'est passé avant que je n'occupe ce poste et cela remonte à l'été dernier. Mais je pense que le ministère des Transports est au courant de nos vues compte tenu des études qui ont été faites. Je ne pense pas qu'il y a eu de consultation officielle sur ce document particulier, mais je serais bien étonné d'apprendre que les fonctionnaires du ministère soient surpris des vues que nous y exposons.

M. Mayer: J'espère pouvoir poser la même question aux représentants de l'administration canadienne des transports aériens à savoir, pourquoi ils n'ont pas demandé l'avis d'un autre ministère comme le vôtre, vu la divergence évidente

[Text]

no reason why that kind of discussion between government departments should not be normal.

You talked about free entry with rate competition reducing costs. I come from the western part of the country and we have recently had problems getting Brandon serviced—an area that services about 180,000 people in south-western Manitoba and part of Saskatchewan. Tell me what your feeling is on competition and how competition between Montreal and Toronto would necessarily affect an area like that, where in providing a service it may have to be a point picked up by an airline which cross-subsidizes that area from another route which may or may not be more profitable.

Mr. Hunter: Brandon is now serviced by PWA, I guess.

I think a move to a more competitive environment will have its fallout. What effect it would have on Brandon I am not sure. I guess my preference would be that if we decided, as a matter of social policy the Brandon area should be serviced by regularly scheduled airlines or that BC Air should service the B.C. coast, and if the market would not dictate the service because it would not be efficient or viable, it would become a worthwhile social objective for the government to pursue. But if it does so, it seems to me that the cost of doing it should be clear; the public should know what they are paying either directly through taxation or through cross-subsidization to provide that service. So I am not saying there are not situations where you want to ensure regularly scheduled airline service. I am saying we should ensure that the public is aware of that. I am not sure we have a very clear fix, at the moment, on the degree of cross-subsidization presently going on, although I believe Transport Canada admits it is going on.

• 1205

Mr. Mayer: I have two other areas I would like to touch on, Mr. Chairman.

The Chairman: You have three minutes left.

Mr. Mayer: One has to do with the transitional measures you mentioned. What do you see, then? What kind of time frame would we have if we were to start pointing ourselves in the other direction?

I will ask my other question, then, too. Tell me what your view is on the amount of paperwork involved, how it affects—we have in the Canadian Air Transportation Administration a whole bureaucracy that makes work and makes extra administrative problems for airlines. How do you see that as affecting the level of service and their ability to compete for the passenger at the best possible rate?

Mr. Hunter: On your first question, I unfortunately am not going to be very specific. I would like to hear what the carriers are going to say in particular at these hearings and then come

[Translation]

d'opinion. Je ne comprends pas que ce genre de consultations entre des ministères du gouvernement ne soient pas considérées comme normales.

Vous avez parlé de libre entrée, de la possibilité que la concurrence sur le plan des tarifs entraînent une réduction des coûts. Je viens de l'Ouest du pays et je sais que nous avons eu des problèmes récemment à obtenir des services à Brandon. Brandon compte près de 180,000 habitants répartis au sud-ouest du Manitoba et dans une partie de la Saskatchewan. Pouvez-vous me donner votre avis sur la concurrence et la façon dont la concurrence entre Montréal et Toronto aurait une incidence directe sur une région comme celle-là où les services pourraient être offerts à partir d'un point choisi par la ligne aérienne par interfinancement avec une autre route rentable ou non.

M. Hunter: Je pense que Brandon est maintenant desservi par PWA.

Un environnement plus concurrentiel aura des répercussions. Quelles seront les effets à Brandon, je l'ignore. Personnellement, je préférerais que, si nous décidions, dans le cadre d'une politique sociale, que la région de Brandon soit desservie par des lignes aériennes régulières ou que BC Air desserve la côte de la Colombie-Britannique, et, si le marché ne justifiait pas ce service soit parce qu'il n'est pas suffisamment efficace ou rentable, il semble que ce serait un objectif social valable pour le gouvernement. Mais si c'était le cas, je pense que le coût devrait être bien établi; le public devrait savoir ce qu'il paie, soit au moyen d'un impôt direct ou par interfinancement. Donc, je ne nie pas qu'il y ait des cas où l'on veuille assurer un service aérien régulier. Je dis que nous devons nous assurer que le public en soit informé. Quoique Transports Canada reconnaisse que cela se fait, présentement nous ignorons quel est le degré actuel de subvention indirecte.

M. Mayer: Monsieur le président, il y a deux autres sujets que je désire aborder.

Le président: Il vous reste 3 minutes.

M. Mayer: D'abord, en quoi consisteraient les mesures transitoires que vous proposez? Quel genre d'échéancier aurions-nous si nous adoptions cette orientation différente?

Je vais aussi poser ma deuxième question. Dites-moi selon vous quelle somme de paperasserie cela nécessiterait-il? Comment cela affecterait... nous avons présentement toute une bureaucratie qui est l'administration canadienne du transport aérien laquelle crée du travail et des problèmes administratifs additionnels pour les compagnies d'aviation. Selon vous quelles seraient les conséquences d'une telle mesure sur le niveau de service et l'aptitude de ces compagnies à se concurrencer au meilleur tarif possible?

M. Hunter: Malheureusement je ne pourrai pas répondre de façon bien précise à votre première question. Avant de vous offrir des suggestions précises sur les mesures transitoires

[Texte]

back and offer some specific suggestions on transitional measures. I think it is quite likely that, on the entry side, for example, we should have some staging operation. I am attracted to the Economic Council's suggestion of a one-way swinging door as an initial step.

On your second question, I have two answers to that. First, on the licensing side, I think the cost to small carriers is too much. It is overly burdensome, and they have complained in response to the questionnaire Transport Canada did about the costs of regulation.

On the fair side, I must confess I am a little bit on the other side of the coin, because the system, as I understand it, is a very loose regulatory system. We see, for example, that Air Canada's economy tariff is really adopted by CP and by basically all the regionals who compete with them on any particular market. I have the uneasy feeling that this may be happening as a result of an agreement between those carriers, without the CTC or the Air Transport Committee ever really justifying that rate.

The concern it gives me really stems out of what I said earlier. Under the Combines Investigation Act, if you are truly and effectively regulated, then I think it is right that you should not be subject to the Combines Investigation Act. But if the regulator is not really regulating, then—

Mr. Mayer: There is collusion between the regulator and the carrier.

Mr. Hunter: Yes, it opens the possibility for collusion, and the public interest may not really be being protected. So I think the regulatory system there may be a little too lax.

The Chairman: I am going to intervene here to suggest, Mr. Hunter, that it certainly would be helpful to this committee if you could verify that statement, because I must say that your particular uneasy feeling is not very helpful to us in making a recommendation to government.

Mr. Hunter: Sure, fine.

The Chairman: So I would like to have further information.

Mr. Hunter: My understanding is that they file tariffs, and if nothing happens within a certain period of time, they come into effect. But I may be wrong about that. We will verify that.

The Chairman: Thank you.

Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Fisher.

Mr. Fisher: Thank you very much, Mr. Chairman.

I think this is pretty zippy stuff, and I am glad it came out early, particularly in relation to some of the comments we heard from the previous witnesses.

[Traduction]

j'aimerais entendre particulièrement ce que les transporteurs auront à dire lors de ces audiences et après je pourrai le faire. A mon avis, au départ il est probable que nous aurions une opération d'organisation. D'entrée je suis attiré par la suggestion du Conseil économique d'une porte battante à sens unique.

A votre deuxième question j'ai deux réponses. D'abord, en ce qui touche les permis, je pense que le coût au petit transporteur est trop élevé. C'est un trop grand fardeau et ils s'en plaignent dans leur réponse au questionnaire de Transports Canada sur les coûts de réglementation.

Pour ce qui est de l'aspect équitable de la chose, je reconnais être un peu de l'autre côté de la barrière car si j'ai bien compris c'est un système de réglementation très lâche. Par exemple, nous constatons que CP et presque tous les transporteurs régionaux qui concurrencent Air Canada sur un marché donné ont adopté les tarifs économiques de ce dernier. Je ne peux m'empêcher de penser que cela est peut-être le résultat d'une entente entre ces transporteurs, sans que la CCT ou le Comité sur le transport aérien aient jamais justifié ce tarif.

Cette inquiétude découle de ce que j'ai dit tout à l'heure. En vertu de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, si vous êtes vraiment et effectivement réglementé, je pense qu'il est tout à fait normal que vous soyez soustraits à cette loi. Par contre si cette réglementation ne s'applique pas dans les faits, alors...

M. Mayer: Il y a collusion entre ceux qui réglementent et les transporteurs.

M. Hunter: En effet, les possibilités de collusion existent et l'intérêt du public n'est peut-être pas vraiment protégé. Je pense donc que le système de réglementation est peut-être un peu trop relâché sous ce chapitre.

Le président: J'interviens pour demander à M. Hunter s'il pourrait vérifier sa déclaration. En effet, je dois dire que vos impressions de malaise n'aident pas beaucoup le Comité à formuler une recommandation au gouvernement.

M. Hunter: Bien sûr oui.

Le président: J'aimerais donc obtenir de plus amples renseignements.

M. Hunter: Selon mes renseignements les tarifs sont déposés et si après un certain temps rien ne se produit, ils entrent en vigueur. Toutefois, je peux me tromper et je vérifierai la chose.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Mayer.

Monsieur Fisher.

M. Fisher: Merci beaucoup, monsieur le président.

A mon avis c'est une question assez épineuse et je suis ravi qu'elle soit sortie au début, surtout en ce qui touche les observations des témoins précédents.

[Text]

I am a businessman, and I personally think if some guy wants to spend himself into bankruptcy or if he wants to go after an opportunity and it does not turn out, that is his business. Starting from that premiss, I agree with you. I think what people do with their money is their business. We might want to look at that in relation to this policy. So I heard your comment about bankruptcies and enjoyed it, frankly.

Secondly, I also agree with you that prices are the number one consideration of the customer. I think this \$50 business about lunches from here to Toronto is really interesting. I would like to know, in your judgment, a few more details about how we can start saving prices. If we are going to get into the regulation business, let us get in whole hog and save the customer this kind of stuff. Otherwise, let us get out of it and let the companies compete and, maybe, pass those savings back to the customer. One way or the other, we should not let this inefficient business of leaving things up in the air continue.

• 1210

Having said that, I think there are some hooks in this argument you have overlooked. You have argued, for example, that the deregulation experience in the United States is welcome and that it is setting consumer expectations in Canada. But I do not think Canada is the United States. I think our geography and our population make a very different experience for us and I would like to hear how you think we are going to continue serving the little centres in a convenient fashion. We heard from the member from Brandon that it was important to the people of Brandon to have a direct connection into Toronto. How are we going to keep that kind of thing going? This is not the United States. Maybe the Toronto-Montreal route does cross-subsidize Air Canada's activities into a smaller centre, and if so, I think we should look at that and welcome it. Let us hear what you have to say.

Mr. Hunter: On the U.S. deregulation experience, I agree we have to fashion a policy which is right for Canada. I understand you will be hearing from a number of experts on U.S. deregulation later on in your deliberations and they can talk about that much more knowledgeably than I. But the point I was trying to make is in my Buffalo example. Maybe it is wrong, but expectations are created in the Canadian air travellers' minds and they will use closed border points. There may not be a lot of them but there are Buffalo and Seattle and there may be Chicago. I know myself if I were travelling across the Atlantic I might very well go to the States to obtain a better fare.

All I am saying is that the experience which has to date resulted in some gains in efficiency and reduction in fares will affect Canadian air carriers.

[Translation]

En tant qu'homme d'affaires je suis d'avis que si quelqu'un veut faire banqueroute ou essayer de profiter d'une occasion et que cela ne marche pas, cela le regarde. Là-dessus, je suis d'accord avec vous. Ce que les gens font de leur argent les regarde. Nous pourrions peut-être voir cette politique sous cet angle. J'ai entendu vos commentaires au sujet des faillites et je les ai bien appréciés.

Deuxièmement je reconnais également avec vous que la principale préoccupation des passagers se sont les tarifs. A mon avis cette offre de \$50 comprenant les repas entre ici et Toronto est vraiment intéressante. Je voudrais que vous m'apportiez plus de précisions sur la façon dont nous pourrions commencer à économiser sur les prix. S'il doit être question de réglementation, allons-y carrément et épargnons ce genre de chose au client. Autrement, bien laissons cela de côté et laissons les compagnies se concurrencer entre elles. Peut-être qu'ainsi les économies réalisées bénéficieront au client. D'un côté comme de l'autre, nous ne devrions pas permettre que se perpétue ce genre de situation où on laisse les choses en l'air, ce qui est très inefficace.

Ceci dit, je pense que cet argument a certains inconvénients que vous avez négligés. Par exemple, vous avez prétendu qu'une déréglementation à l'instar de l'expérience américaine était la bienvenue et que cela suscitait des espoirs chez les consommateurs canadiens. Je ne pense pas que le Canada soit les États-Unis, et ici l'expérience serait très différente étant donné les facteurs géographiques et démographiques. J'aimerais bien que vous me disiez comment, selon vous, nous allons continuer de desservir les petits centres de façon convenable. Le député de Brandon nous a dit qu'il était important pour les gens de sa circonscription d'avoir un lien direct avec Toronto. Comment pourrions-nous maintenir ce genre de service? Nous ne sommes pas aux États-Unis. Il est possible que le déficit des vols d'Air Canada vers les petits centres soit compensé par les bénéfices de la route Toronto-Montréal. Le cas échéant, nous devrions étudier la chose et nous en satisfaire. Qu'avez-vous à dire là-dessus?

M. Hunter: Je suis d'accord pour ce qui est de l'expérience de déréglementation américaine que nous devons établir une politique qui convient au Canada. Je crois savoir que dans le cours de vos délibérations vous entendrez plusieurs experts sur la déréglementation américaine et ils pourront vous en parler en meilleure connaissance de cause que moi. J'ai utilisé l'exemple de Buffalo pour expliquer mon point de vue. Il est peut-être mal choisi, mais on a créé ces espoirs dans l'esprit des voyageurs canadiens et ils choisiront des destinations près des frontières. Elles sont peut-être plus nombreuses, mais il y a Buffalo, Seattle et peut-être Chicago. Par exemple, je sais que si je me rends outre-mer, je peux très bien me rendre aux États-Unis et profiter d'un tarif avantageux.

Ce que je dis c'est que cette expérience dont les résultats ont été jusqu'ici un gain sur le plan efficacité et des réductions de tarifs aura un effet sur les transporteurs canadiens.

[Texte]

On what the policy should be in servicing small communities, I have not anything more to say than I said in answer to the other question. In Canada that is an important social goal. I also think the economies of scale in this industry are surprisingly low, and, recognizing that we want to have our own proper policy for Canada, we should not jump to the conclusion that a more competitive environment in this industry would see the reduction of service to a lot of those small communities. If we can demonstrate that it does, the government may decide it is a proper social objective—I would say more than an economic objective—to serve those communities with regularly scheduled airlines. If that is the case, I think it should be clearly understood; we should make that policy known and that it costs money and try to figure out what those direct costs are, either by direct subsidies; or by an auction system. There are ways of doing that. I am not saying we should not ensure the service. I am a little sceptical that one should expect massive reductions in scheduled airline service, but if it is going to happen, then steps will have to be taken to deal with it.

Mr. Fisher: I think we would hear a different argument and we have heard a different argument in this committee from Air Canada, for example, who say that in the United States there are enough viable routes spread out over a large enough geography for them to maintain a lot of activity in the airline, whereas here our viable routes are not only limited but geographically concentrated.

Now I would like to leave that and go on to the next—

• 1215

Mr. Hunter: Could my colleague here amplify on that just briefly?

Dr. D.F. McKinley (Director, Research and International Affairs Branch, Bureau of Competition Policy, Department of Consumer and Corporate Affairs): I could just speak to two very important points that you raise, about your observation that this is not the United States and there are important differences that need to be taken into account. You raised in particular the questions of weather and population, I think; and that is certainly true. In a study that we commissioned recently these two things are looked at in some detail—the demographic features that apply in the operations of U.S. carriers that are comparable to the Canadian nationals and regionals. What the study shows is that the differences are much less important than the similarities, as far as the demographic features are concerned. So I think it lays to rest a good deal of those concerns, and what this same study completely lays to rest is the question about weather differences in the operations in—

Mr. Fisher: I am sorry; I said geography, not weather.

Mr. McKinley: I am sorry. Well, work structures certainly are important, but I think if you did not mention it, it is another often mentioned example of the differences. This

[Traduction]

Quant aux conséquences de cette politique sur la desserte des petites localités, je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit tout à l'heure en réponse à l'autre question. Au Canada, il s'agit là d'un objectif social important. Je pense également que dans cette industrie les économies d'échelle sont étonnamment basses et, si l'on prend pour acquis que nous voulons notre propre politique pour le Canada, nous ne devrions pas sauter à la conclusion qu'un environnement concurrentiel dans cette industrie provoquerait une diminution des services dans beaucoup de ces petites localités. Le cas échéant, le gouvernement pourrait décider que c'est un objectif social acceptable... je veux dire par là que ce serait plus qu'un objectif économique... que ces localités soient desservies par des lignes aériennes régulières. Le cas échéant, il faudrait que ce soit bien compris; il faudrait que cette politique soit connue, il faudra reconnaître que cela coûte de l'argent et essayer de déterminer quels sont les coûts directs, soit par des subventions directes ou par un système d'enchère. Il y a bien des façons de le faire. Je ne dis pas que nous ne devrions pas assurer le service. Je doute qu'on doit s'attendre à des réductions massives des services aériens réguliers, mais le cas échéant, alors des mesures correctives devront être prises.

M. Fisher: A mon avis, Air Canada nous présenterait un argument différent et ils l'ont déjà fait devant ce comité, par exemple, ils ont dit qu'aux États-Unis il y avait suffisamment de routes viables éparpillées sur un très vaste territoire géographique pour qu'ils maintiennent une activité élevée, alors que si nos routes viables sont non seulement limitées mais sont concentrées géographiquement.

Maintenant, je voudrais passer à un autre sujet.

M. Hunter: Mon collègue pourrait mieux répondre à cela.

M. D.F. McKinley (Directeur, Direction de la recherche et des relations internationales, Bureau de la politique de concurrence, ministère de la Consommation et des Corporations): J'aimerais reprendre deux points très importants que vous avez soulevés. Vous dites qu'il ne s'agit pas des États-Unis et qu'il faut tenir compte d'importantes différences. Vous soulevez à juste titre les questions du climat et de la population. Nous avons fait faire une étude récemment dans laquelle ces deux sujets sont abordés c'est-à-dire les caractéristiques démographiques affectant l'exploitation des transporteurs américains et qui peuvent se comparer aux lignes canadiennes nationales et régionales. L'étude montre que les différences sont beaucoup moins importantes que ne le sont les ressemblances en ce qui a trait aux caractéristiques démographiques. Donc, cela fait disparaître bon nombre de ces préoccupations et la même étude fait complètement disparaître les différences de climat...

M. Fisher: Excusez-moi, j'ai parlé de la géographie et non pas du climat.

M. McKinley: A bon, je vous prie de m'excuser. De toute façon, les conditions d'exploitation sont importantes, mais je crois que même si vous n'en n'aviez pas parlé, c'est un exemple

[Text]

study looks in detail at 500 weather stations in Canada and the United States and rules out any extra cost imposed on Canadian airlines as an outcome of weather differences.

Mr. Fisher: How much more time do I have, Mr. Chairman?

The Chairman: Two minutes.

What study is that, please?

Mr. McKinley: This is a study done for the Department of Consumer and Corporate Affairs, the Bureau of Competition Policy, called *Performance of Regulated Airlines in Domestic and Trans-Border Operations*.

The Chairman: Thank you.

Mr. Hunter: We will provide you with a copy of that.

The Chairman: Thank you.

Continue, Mr. Fisher.

Mr. Fisher: We just heard from Mr. Lovink that there is plenty of opportunity for small people to flourish in the industry under this proposed policy; that experience shows that local carriers, with all the regulation and all the limitations on them, still do not need upward mobility, they do not need the opportunity to become regional carriers. I think by extension his argument would be, then, that regional carriers do not need the opportunity to become national carriers to flourish. Do you agree with that?

Mr. Hunter: No, and I do not think the local carriers certainly do. I will quote from the Transport Canada study, where they deal with the responses of local carriers—

The Chairman: Identify it completely, please.

Mr. Hunter: I am sorry. It is the one I referred to earlier, February 1981, again page 283. The locals said:

There were many suggestions that established carriers should be freer to move into additional classes of service and equipment. There was also significant support for reduced control of air fares.

I do not think this policy allows them sufficient freedom at all. Mr. Lovink I heard say that it is possible for a local to run a transcontinental route with a non-jet aircraft stopping about 15 times across the country. This just does not make sense.

Mr. Fisher: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Fisher.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hunter, I wonder, could you tell us what the date of this study is you referred to relating to the experience with

[Translation]

de différences qui est souvent présenté. Cette étude examine de près quelque 500 stations météorologiques au Canada et aux États-Unis et conclut que les différences de climat ne peuvent pas être invoquées pour justifier les coûts supplémentaires que doivent supporter les transporteurs aériens du Canada.

M. Fisher: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Deux minutes.

De quelle étude s'agit-il?

M. McKinley: Il s'agit d'une étude faite pour le compte du ministère de la Consommation et des Corporations, plus précisément pour le Bureau de la politique de concurrence et qui s'appelle *Performance of Regulated Airlines in Domestic and Trans-Border Operations*.

Le président: Merci.

M. Hunter: Nous vous en enverrons une copie.

Le président: Merci.

Vous pouvez continuer, monsieur Fisher.

M. Fisher: D'après M. Lovink, les petits transporteurs ne souffriront pas de ce projet de politique; il a dit que l'expérience montre que les transporteurs locaux, même dans un contexte de réglementation et de limitation, n'ont quand même pas besoin d'être aidés à s'agrandir, ils n'ont pas besoin de devenir des transporteurs régionaux. Le même raisonnement peut, je crois, s'appliquer aux transporteurs régionaux qui n'ont pas à devenir des transporteurs nationaux pour être florissants. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Hunter: Non, et je crois que les transporteurs locaux sont du même avis que moi. Je vous citerai l'étude de Transport Canada où on parle des réactions des transporteurs locaux...

Le président: Veuillez nous donner le titre complet de l'étude.

M. Hunter: Excusez-moi, il s'agit de l'étude dont j'ai parlé précédemment qui a été faite en février 1981. Je suis encore à la page 283. Les transporteurs locaux disaient:

De nombreuses personnes nous ont suggérés que les transporteurs établis devraient pouvoir offrir d'autres classes de services et de matériel. Bon nombre ont également demandé un assouplissement des contrôles des tarifs aériens.

A mon avis, cette politique n'offre pas suffisamment de souplesse. M. Lovink disait qu'un transporteur local pourrait traverser le continent avec un avion à hélice si cet avion fait environ quinze escales dans le pays. Cela n'est pas logique.

M. Fisher: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Fisher.

Monsieur Siddon, vous avez la parole.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Monsieur Hunter, pourriez-vous nous dire à quel moment cette étude sur la déréglementation a été faite? Pourriez-vous

[Texte]

deregulation? Could you provide the committee with any other up-to-date assessment of the success or failure of the deregulation experiment which has been under way for two or three years now in the United States?

Mr. Hunter: The date of this study is February 25, 1981. It is supposed to be published shortly, but it is caught up in our publication mill. But we have mimeographed copies of it.

On the question of up-to-date studies on the U.S., I do not believe we have any, although we have asked Mr. Roy Pulsifer of the CAB to provide us with some views on this experience. I am not sure—I think you may be calling him.

Is there something of his that we could give the committee?

Mr. D.A. Dawson: Yes.

Mr. Hunter: Okay, so we can give you a study by him as well on the effects of that experience.

• 1220

Mr. Siddon: I think, Mr. Chairman, it is very important that this committee look at that whole question, because if we were to adopt Mr. Hunter's philosophy at face value it would suggest that in fact ultimately the cost to the flying consumer could be reduced if we could restore efficiency to our Canadian airline system. But the other side of the coin is this long-standing argument that we do not enjoy the economies of scale in Canada, and therefore larger integrated systems are more important and more cost effective. The question really is, has that proven itself to be true? If we look back into the early days of the establishment of our national transportation policy and Trans Canada Airlines, as it was then, the whole purpose was that of setting up a Crown corporation, and a national presence in administering air transportation policy was to provide and extend services to the remote and underpopulated extremes of Canada. As time has progressed, we have seen that need to be one of more a north-south alignment of such services rather than an east-west alignment. Yet our air transportation system in Canada has evolved to the point where Air Canada is a monopolistic giant dominating the services in the east-west direction and forcing these other regional airlines that we heard about this morning earlier from Transport Canada ultimately to be relegated to the status of serving the remote areas. We say that somehow those regional airlines should be able to compete providing those marginal services, yet Air Canada is entitled to skim the cream off and provide 20 flights a day between Montreal and Toronto, 20 flights a day between Toronto and Ottawa, therefore preventing any genuine competition for regional-level carriers, such as Nordair and Quebecair, between Toronto and Montreal.

So I really would welcome your comments on the whole role of Air Canada in all this; and, recognizing that in fact they really seem to have developed almost a cutthroat attitude in their domination of domestic air services, whether you might think really Transport Canada ought to have looked much

[Traduction]

remettre au comité une évaluation plus récente des résultats de la déréglementation en cours depuis deux ou trois ans aux États-Unis?

M. Hunter: Cette étude a été Terminée le 25 février 1981. Elle devrait être publiée sous peu, dès que le Service des publications en aura terminé. Cependant, nous en avons des exemplaires photocopiés.

Quant aux études plus récentes sur l'expérience américaine, je ne crois pas que nous en ayons, bien que nous ayons demandé à M. Roy Pulsifer de la Civil Aeronautics Board de nous faire part de son opinion sur cette expérience. Je pense que vous pourriez l'inviter.

Y a-t-il autre chose que nous pourrions donner au comité?

M. D.A. Dawson: Oui.

M. Hunter: Donc, nous pouvons vous remettre l'étude qu'il a faite sur les incidences de cette expérience.

M. Siddon: Je pense, monsieur le président qu'il est de la première importance que le Comité étudie l'ensemble de la question; si nous adoptons la philosophie de M. Hunter, cela revient à dire qu'au bout du compte, il est peut-être possible de réduire les coûts pour le consommateur si nous pouvons exploiter efficacement le réseau aérien du Canada. Cependant, il ne faut pas oublier cet argument qu'on fait valoir depuis longtemps, c'est-à-dire que nous n'avons pas d'économie d'échelle au Canada et que par conséquent, il vaut mieux se doter de réseaux mieux intégrés et plus rentables. Et il s'agit de savoir si cet argument se justifie si nous nous reportons à l'origine de la politique nationale des transports et au moment où existait la Trans Canada Airlines, il s'agissait à l'époque de créer une société de la Couronne et d'assurer une présence nationale dans l'administration de la politique du transport aérien; il fallait offrir un service adéquat aux régions éloignées et sous-peuplées du Canada. Avec le temps, nous nous sommes rendu compte qu'il fallait que les lignes suivent une orientation nord-sud et non pas est-ouest. Cependant, notre réseau de transport aérien a évolué de telle façon que la société Air Canada possède un monopole, domine les services dans la direction est-ouest et cela force les autres transporteurs régionaux dont le ministère des Transports nous a parlé ce matin à se contenter de desservir les régions éloignées. Nous maintenons que ces transporteurs régionaux devraient pouvoir entrer en concurrence dans la desserte de ces liaisons marginales, alors que la société Air Canada écume les meilleures liaisons et assure 20 vols par jour entre Montréal et Toronto, autant de vols entre Toronto et Ottawa, ce qui empêche les transporteurs régionaux de lui faire une concurrence réelle; je parle ici des sociétés Nordair, Québecair entre Toronto et Montréal.

Alors j'aimerais vraiment savoir ce que vous pensez du rôle d'Air Canada dans tout cela; compte tenu du comportement quasi exempt de ménagements de cette société dans sa domination des services aériens canadiens, pensez-vous que Transports Canada aurait dû surveiller de plus près le rôle de la société

[Text]

more carefully at the role of Air Canada and set some targets—maybe even put us back on the course where we thought we were headed in the beginning, to having Air Canada, the Crown corporation, provide the marginal services and even subsidize them if necessary. Let the private sector compete where there is a good load factor, enough population density, to justify healthy competition.

Does what you are saying amount to this, that the return to a more competitive environment in the southern east-west services really translates into lower costs to the flying public in your estimation?

Mr. Hunter: Yes, I think that is true; it would.

On the role of Air Canada, in my presentation I said that when this industry was set up, when it was first regulated, there were valid reasons. The industry was a new industry and people were very uncertain about the safety factors; they were very uncertain about the economics of this business. I think that has all changed. This is no longer an infant industry.

I think in my remarks I said as well that the variety of aircraft that is available now is fantastic compared to what it was originally, and the types of service that can be provided now and the level of population density required are much, much different from what we originally thought. The economies of scale are not there. We do not need a giant dominating the industry.

On your suggestion of the proper role of Air Canada, should it return to or should it be assigned the role of providing service to remote communities?— I guess I have not really thought about that as a policy option. It does not have much to do with—

The Chairman: We do in Atlantic Canada.

Mr. Hunter: It may be a proper role for Air Canada. I guess I would not, though, see that Air Canada should be relegated to a position where it had to only operate unprofitable lines.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I did pose a question to Mr. Lovink, and I wonder if Mr. Hunter has an observation on that.

On the national service under which, according to the proposed policy, the two national airlines would be free to serve all of the regions in competition with the regional carriers. Yet there are no guidelines, no criteria, as to how the CTC should weigh applications either arriving from Air Canada or Pacific Western or EPA, or whichever it happens to be. So we have these two problems: First, CP generally has enjoyed less than 25 per cent of the market volume on those domestic routes in the south. And although perhaps that has not been written down, it has been an understood policy. So that really gives Air Canada a tremendous advantage to begin with.

[Translation]

Air Canada et lui fixer certains objectifs; pour nous remettre un peu sur la voie que nous avons prise au départ, c'est-à-dire que la société de la Couronne Air Canada offre les services desservant des liaisons marginales au besoin subventionnées. Nous devrions laisser le secteur privé se faire concurrence là où il y a suffisamment de passagers pour justifier une concurrence saine.

Est-ce bien cela que vous voulez dire, que le retour à plus de concurrence dans les dessertes est-ouest dans le sud du pays amènera réellement un abaissement des coûts pour le public?

M. Hunter: Oui, je crois que c'est vrai.

Pour en revenir au rôle de la société Air Canada, dans mon exposé j'ai dit que lorsque cette industrie a été créée, on a eu de bonnes raisons d'imposer des règlements. Cette industrie était nouvelle et les gens avaient peur de voler; ils n'étaient pas convaincus de la rentabilité de l'exploitation. Je crois que tout cela a changé. Ce n'est plus une industrie toute nouvelle.

Je crois avoir également dit dans mes remarques qu'il n'y a pas de comparaison possible entre les avions d'aujourd'hui et ceux du début de l'industrie; la même chose s'applique aux services que nous pouvons offrir maintenant; par ailleurs la densité de population nécessaire est très différente des conceptions d'origine. Il n'y a pas d'économie d'échelle. Nous n'avons pas besoin d'un géant qui domine l'industrie.

Quant à votre suggestion sur le rôle de la société Air Canada, à savoir s'il faut que la société revienne à la desserte des localités éloignées, et bien je n'y ai pas vraiment pensé. Cela ne se rapporte pas vraiment...

Le président: Cela nous intéresse dans les provinces maritimes.

M. Hunter: Il s'agirait peut-être d'un rôle à donner à Air Canada. Cependant je ne pense pas que la société devrait être ramenée à une situation où elle n'exploiterait que des lignes non rentables.

M. Siddon: Monsieur le président, j'ai posé une question à M. Lovink et j'aimerais savoir si M. Hunter eut également y répondre.

Au sujet du service national, selon le projet de politique, les deux lignes aériennes nationales pourraient desservir toutes les régions et faire concurrence aux transporteurs régionaux. Cependant, il n'existe pas de critère permettant à la CCT de pondérer les demandes présentées que ce soit par Air Canada, par *Pacific Western* ou par EPA. Alors nous devons faire face à ces deux problèmes: tout d'abord, la compagnie CP Air reçoit moins de 25 p. 100 du volume sur ses lignes intérieures dans le sud. C'est une politique tacite qui n'a probablement jamais été écrite. Donc, Air Canada a, au départ, un avantage énorme.

[Texte]

• 1225

But it would then suggest that if Air Canada is to be placed on an equal footing with the regional carriers in competing for services on station lengths of less than 800 miles, then we are not ever going to bring about the kind of competition, healthy competition, that I believe you have advocated, Mr. Hunter. Would you agree with that?

Mr. Hunter: Yes, I do agree with that. I assume and, in that letter I sent the minister about the proposal, I said that we assumed that the proposal would eliminate that notion that there was a 25 per cent limit to CP, that they would be allowed to compete and they might be a beneficiary of the policy. I think the great hooker, if I can put it that way, in the policy is the one you have identified, that the CTC and the Air Transport Committee still have to make a decision about awarding routes, the frequency and the city pairs you can serve.

So the whole question is just not addressed. You put it in terms of guidelines, which may be one way of doing it. But I think that is very very important, if they still have a discretion to decide in essence. And they do, and I think the proposal does admit it, well not admits it, but states it if you look at it carefully. It says that that will remain the regulatory function of the Air Transport Committee.

Mr. Siddon: It is the interpretation of the act.

Mr. Hunter: What I am suggesting at this stage of the game anyway, is that we should start thinking about what the proper policy objectives for this industry are and, through that, try to set the sort of tone for where we want the industry to be in the long run. My suggestion is that those objectives, as set out in the proposal, are not the correct ones and that one that focused more on price and service offerings on the use of the market would be the beginning step and it would see a reduction in the role of regulations.

Mr. Siddon: If I might, a final short question, Mr. Chairman.

The Chairman: A final question, yes.

Mr. Siddon: It is widely recognized that the Canadian airline industry receives an indirect subsidy of more than \$500 million a year. If the railways were allowed to continue to be subsidized at that level, of course, we would cut off more Via Rail trains. But, in the case of the airlines, that situation persists. The lion's share of that subsidy seems to be enjoyed by Air Canada if one looks at the percentages of shares that you have presented this morning.

If we do not restore a healthy state of competition to bring about the economies that that produces, and if these subsidies were to be taken away from the Canadian airline industry—I am talking about air traffic control, airport construction, subsidies to the moneys that were borrowed to build Mirabel, the fuel subsidies that these airlines enjoy—if these were all to be taken away, what would be the impact on the fare that the

[Traduction]

Il en découle donc que si la société Air Canada était ramenée au même pied que les transporteurs régionaux pour les services de moins de 800 milles, il n'y aurait jamais de concurrence saine, nous n'arriverions jamais à l'objectif que vous réclamez, monsieur Hunter. Qu'en pensez-vous?

M. Hunter: Je suis d'accord avec ce que vous dites. Dans la lettre que j'ai envoyée au ministre pour lui faire part de la proposition, j'ai dit que nous avons supposé que cette proposition ferait disparaître ce principe que CP Air ne reçoit que 25 p. 100, que CP Air pourrait faire concurrence et que cette société pourrait même profiter de la politique. Le point important de cette politique est précisément celui que vous avez cerné, c'est-à-dire que la CCT et le Comité des transports aériens n'ont pas encore statué sur les routes, la fréquence et les villes desservies.

Donc, l'ensemble de la question est évité. Vous parlez de lignes directrices, ce serait peut-être une façon de régler le problème. Mais je pense que c'est un facteur très important, si ces organismes ont encore des pouvoirs de décisions. Et ils en ont, je crois que dans la proposition on le reconnaît, eh bien on ne les reconnaît ou plus exactement le déclare si on la lit attentivement. Elle affirme que telle sera la fonction de réglementation du Comité des transports aériens.

M. Siddon: C'est l'interprétation de la loi.

M. Hunter: En ce moment, j'essaie de dire que nous devrions songer aux objectifs politiques de l'industrie et ce faisant, nous devrions essayer de donner l'impulsion à long terme nécessaire à l'industrie. Je pense que c'est l'objectif, les objectifs de la proposition, ne sont pas les bons et il faudrait d'abord commencer par regarder les prix et les services offerts pour amener un assouplissement des règlements.

M. Siddon: Monsieur le président, si vous me permettez, j'aimerais poser une dernière petite question.

Le président: Une dernière question, oui.

M. Siddon: On reconnaît que l'industrie canadienne du transport aérien reçoit une subvention indirecte équivalant à plus de 500 millions de dollars par année. Si les mêmes subventions étaient accordées aux chemins de fer, il faudrait couper d'autres services de Via Rail. Cependant, pour les compagnies aériennes, la situation persiste. De ces subventions, il semblerait que c'est la Société Air Canada qui reçoit la part du lion, si on s'en tient aux pourcentages que vous nous avez donnés ce matin.

Si nous n'arrivons pas à restaurer une saine compétition pour permettre des économies, si l'industrie aérienne du Canada cesse d'être subventionnée, je parle ici du contrôle de la circulation aérienne, de la construction d'aéroports, des subventions nécessaires pour payer les emprunts de la construction de l'Aéroport de Mirabel, des réductions sur le prix des carburants dont profitent ces industries, donc si toutes ces

[Text]

public pays? Would the airlines then find themselves in perhaps a very difficult position?

Mr. Hunter: The degree of subsidization for that type of service I believe is greater in Canada than it is in some other countries. It certainly could have an impact on fares. It is difficult to predict. I do not want to dodge your question, but I think it would be very difficult to predict. It certainly could have an impact. The only additional point I would make is that I think we have fallen into a tendency in this industry, as well as in others, to justify price increases on the basis of costs in that automatically once your costs go up, you must get more money. I think in a truly dynamic market economy, that is not the case; your prices are determined by the degree of competition and the need and the desire to innovate and to be efficient. I suggest that that is what is needed in this industry.

Mr. Siddon: I think Mr. Hunter said, Mr. Chairman, that that appears to be working in the U. S., even though airports operate on a cost-recovery basis and fuel is not subsidized.

Mr. Hunter: Precisely.

Mr. Siddon: So, the question is why it cannot work in Canada.

The Chairman: That is a question that I think perhaps should be posed in a different forum or under a different reference. Thank you, Mr. Siddon. Mr. Nowlan.

• 1230

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, very quickly, I must say I found the presentation interesting and I must say I can see a place for this parliamentary committee, when we have two government departments that have some very different views on something that is so challenging. We talked, Mr. Chairman, about the American experience and as I look at the slate of witnesses, I was not sure of the name of the person who had written the report. Mr. Hunter, you mentioned a Mr. Pulsifer?

Mr. Hunter: Pulsifer, yes.

Mr. Nowlan: As I understand it, those are not necessarily the people that we were thinking of bringing up from the States. I wonder, Mr. Chairman, if there is a report—this person is with the CAB down there?

Mr. Hunter: Yes.

Mr. Nowlan: Could that person be contacted through our staff and we could get the report? That is my first statement.

I gather, and it is very clear from your evidence, Mr. Hunter, that any future guidelines for policy, in terms of competition and opening things up, should not be based on propeller versus jets or restriction of routes. The marketplace, in effect, you say should decide.

[Translation]

subventions devaient être coupées, qu'arriverait-il au tarif aérien des passagers? Les lignes aériennes pourraient se retrouver dans une situation très difficile.

M. Hunter: Je crois que ce genre de service est beaucoup plus subventionné au Canada que dans certains autres pays. Il est bien évident que l'absence de subvention aurait une incidence sur les tarifs. Il est difficile de prévoir cette incidence. Je ne veux pas éviter votre question mais il est très difficile de faire des prévisions. L'industrie s'en ressentirait. J'aimerais ici ajouter quelque chose: dans cette industrie comme dans d'autres, nous avons tendance à justifier les augmentations des prix en invoquant l'augmentation des coûts; c'est-à-dire que lorsque les coûts augmentent, il faut avoir plus d'argent. Je pense que dans une économie de marché vraiment dynamique, ce n'est pas le cas; les prix sont déterminés par la concurrence et par l'importance d'innover et d'être rentables. Je pense que cette industrie devrait adopter ce principe.

M. Siddon: Monsieur le président, je crois que M. Hunter a dit que cela semble fonctionner aux États-Unis, même si les aéroports doivent recouvrer leurs coûts et que le carburant n'est pas subventionné.

M. Hunter: C'est exact.

M. Siddon: Il s'agit donc de savoir pourquoi cette façon de procéder ne peut pas être appliquée au Canada.

Le président: C'est une question qu'il faudrait peut-être poser ailleurs; ou peut-être sous un autre Ordre de renvoi. Merci, monsieur Siddon. Monsieur Nowlan, vous avez la parole.

M. Nowlan: Monsieur le président, très rapidement, j'ai trouvé l'exposé intéressant et je dois dire que je comprends le rôle que peut jouer le comité parlementaire, étant donné que les deux ministères ont des opinions extrêmement différentes sur cette question si délicate. Monsieur le président, nous avons parlé de l'expérience américaine, j'ai jeté un coup d'oeil à la liste des témoins et je ne suis pas sûr du nom de la personne qui a rédigé le rapport. M. Hunter, avez-vous mentionné le nom de M. Pulsifer?

M. Hunter: Pulsifer, c'est bien cela.

M. Nowlan: Sauf erreur de ma part, ce ne sont pas nécessairement les témoins que nous avons songé à faire venir des États-Unis. Monsieur le président, s'il y a un rapport, la personne en question travaille-t-elle à la CAB?

M. Hunter: Oui.

M. Nowlan: Nos adjoints pourraient-ils la contacter afin d'obtenir le rapport? C'est ma première question.

Il ressort très clairement de votre témoignage, M. Hunter, que toute orientation imprimée à l'avenir à la politique, pour ce qui a trait à la concurrence ne devrait pas reposer sur une opposition entre des avions à hélices et à réaction ou l'instauration de certaines restrictions concernant les itinéraires. D'après vous, il faudrait laisser aux forces du marché le soin d'en décider.

[Texte]

Mr. Hunter: That is exactly what I said.

Mr. Nowlan: In your answer to Mr. Siddon, and I am repeating, because I was interested before he asked and you clarified it, what communication you had had with the American experience—I would like to ask just another twist to that. We have talked about the American experience that is in its formative stages—perhaps it is two years, but I do not think it has been quite that long. In terms of other countries, in terms of your thoughts and in terms of Mr. Fisher's, the pure approach of non-regulation and/or open competition, is there any other country in the world that is quite as pure as you are sort of suggesting?

Mr. Hunter: Let me make two comments on that. First, I believe the U.K. has moved largely in the direction of more competition, but I do not want to give the impression that what I am suggesting is a pure approach. I think the objectives must be right. I think there is room for more competition in this industry and that it would improve performance and efficiency. I recognize that there are other goals that may be involved; that there would be transitional costs, if one just overnight deregulated this industry, and that is a policy you may want to move in a staged approach and to move sensibly, so that you can see what those effects are. So, I would not say that I have a pure approach, that it must be all competition and no regulation.

Mr. Nowlan: In effect, I appreciate that. I was paraphrasing Mr. Fisher. But, in effect, you are saying the government perhaps very well will have social obligations, as long as the public is clear as to what the costs and/or the potential and efficiency that social obligation is.

Mr. Hunter: Right.

Mr. Nowlan: Okay. You thought Britain had moved this way. Are there any other countries that have moved more for the deregulation, other than the United States? I gather from your hesitation that if there has been another country, there has not been too much communication with that country.

Mr. Hunter: No. We can look into that, but not to my knowledge.

Mr. Nowlan: My last question, then, Mr. Chairman, and I have found this all interesting. You mentioned earlier in the direct evidence about predatory pricing. I think it was in answer to a question by Mr. Ellis at the very start. Because it is a regulated industry, these concerns that you express today you really have not, in your area of discipline and department, been able to check out.

I just wonder if that also applies specifically to that term "predatory pricing" and/or the specific example. We talked about the large carriers—let us take the east and the west; for

[Traduction]

M. Hunter: C'est exactement ce que j'ai dit.

M. Nowlan: Je reprends la réponse que Vous avez fournie à la question de M. Siddon... c'est un sujet qui avait éveillé mon attention avant qu'il ne vous la pose et que vous y ayez apporté des éclaircissements à propos de ce que vous saviez de l'expérience américaine et ici j'aimerais ajouter une petite question. Nous avons dit que le système américain était encore à l'étape de formation, il a été lancé voici deux ans à peu près, à mon avis un peu moins. Vous nous avez donné votre opinion, ainsi que M. Fisher sur cette question d'une démarche puriste à l'égard de l'absence de réglementation et d'un système de libre concurrence mais pourriez-vous nous dire s'il y a un autre pays au monde qui est aussi pur que vous le dites?

M. Hunter: J'ai deux observations à faire. Tout d'abord, je crois que le Royaume-Uni s'est engagé largement dans la voie d'une plus grande concurrence mais je ne veux pas vous donner l'impression de prôner une démarche tout à fait pure. Je crois que les objectifs doivent être valables et que dans ce secteur une concurrence accrue devrait permettre d'améliorer les performances et l'efficacité. J'admets que d'autres objectifs doivent éventuellement être considérés, qu'il y aurait et que si l'on supprimait toute réglementation dans ce secteur, du jour au lendemain on aurait à faire face, provisoirement, à une hausse des coûts. Voilà une politique que vous voudriez peut-être adopter progressivement et raisonnablement afin d'en constater les répercussions. Je ne prône donc pas une démarche tranchée qui laisse libre cours à la concurrence et supprime la réglementation.

M. Nowlan: D'accord, je comprends bien, je ne faisais que paraphraser M. Fisher. Mais vous dites tout de même que le gouvernement va peut-être avoir des obligations sociales pour autant que le grand public sache très bien à combien va se monter l'opération et ce qu'elle offre comme possibilité et efficacité.

M. Hunter: C'est bien cela.

M. Nowlan: Très bien. D'après vous, la Grande-Bretagne a adopté une telle méthode. Y a-t-il d'autres pays qui ont opté pour une déréglementation accrue, à part les États-Unis? Si j'en juge d'après votre hésitation, vous n'avez pas eu beaucoup de contact avec le pays en question.

M. Hunter: Non, on pourrait se renseigner, mais pas à ma connaissance.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'ai une dernière question, l'exposé m'a paru très intéressant. Vous nous avez parlé des tarifs extrêmement concurrentiels pratiqués par certaines compagnies pour couper l'herbe sous les pieds de leur concurrent. C'était tout au début, si ma mémoire est bonne, en réponse à une question posée par M. Ellis. Étant donné qu'il s'agit d'un secteur d'activité réglementé, Vous n'avez sans doute pas pu vérifier dans vos domaine et service si les inquiétudes dont vous nous avez fait part aujourd'hui se vérifiaient.

Je me demande aussi si cela s'applique au tarif concurrentiel que vous avez signalé. Nous avons parlé des transporteurs importants, prenons à l'est et à l'ouest. A titre d'exemple

[Text]

instance, EPA developing a route from St. John's to Halifax to Toronto and then Air Canada putting on another flight during the summer months and, of course, EPA continues that flight in the winter months, in February, when the occupancy is down to 20 per cent—in effect, skims off the cream. Perhaps more specific would be a charter service—say Wardair out of Vancouver to Hawaii and Air Canada coming up with a price structure that, in effect, cuts into that charter rate. Have you been concerned, in view of your department, that the taxpayer, the domestic user in Canada, is in effect subsidizing those offshore rates of our national carrier and have you done anything about it?

• 1235

Mr. Hunter: On your question about predatory pricing, or predatory behaviour more generally, I guess—because bracketing other types of techniques could be designed to be predatory—that, again, does concern me. It legitimately concerns me at the point where they are not regulated, to the degree, for example, and I think Mr. Ward has made allegations, that he develops a new market and all of a sudden along comes Air Canada or CP Air and brackets his flights and puts him out of business, in essence.

If Air Canada is not regulated in terms of its flight schedule or the frequency of service, then that conceivably could be a problem under the Combines Act. I do not want to lead you to believe it is easy to prove predatory behaviour or predatory pricing. Predatory pricing, particularly in an industry like this—to show whether there is, in fact, cross-subsidization going on and the degree to which it is going on—is not an easy question. But to the extent that they are not directly regulated in pricing or in other competitive-type behaviour, it falls within the Combines Act and it is a concern of mine. We would look into it if we thought there was sufficient evidence to warrant that.

On the question of subsidization of international rates, one point—it was really a question—in my presentation is that I guess I find it difficult, because of the importance of international business in this industry, to devise an insulated policy just for the domestic area. I know there have been allegations that there is important cross-subsidization going on on the international side. It makes me wonder whether it really would not be better to try to devise a unified policy that looks at transborder and international operations as well, but that may be trying to chew off more than is reasonable at this point in time.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

In view of your plea for greater competition in the airline industry, I wonder, Mr. Hunter, if you have done any study, or would hazard a guess, on how many points in Atlantic Canada besides Halifax CP Air might be interested in competing in with Air Canada.

Mr. Hunter: It would certainly have to be a guess, and I am very reluctant even to guess what they might be interested in,

[Translation]

l'EPA desservant l'itinéraire de St. John's à Halifax et à Toronto qui verrait Air Canada lancer des vols pendant l'été alors que l'EPA poursuit ses vols l'hiver, en février, quand le taux d'utilisation est tombé à 20 p. 100, ce qui fait qu'Air Canada empocherait les bénéfices. Prenons un exemple plus précis, celui d'un service charter lancé par Wardair de Vancouver à Hawaii et Air Canada qui offrirait un tarif inférieur à son concurrent. Votre ministère s'est-il inquiété de constater que c'était le contribuable, le passager sur les vols intérieurs qui en fait subventionnait les tarifs pour les vols internationaux pratiqués par notre transporteur national et avez-vous fait quoi que ce soit pour y remédier?

M. Hunter: Pour répondre à votre question concernant les tarifs tellement concurrentiels ou avantageux qu'ils éliminent toute concurrence ou, plus généralement, de techniques de ce genre, effectivement, cela m'inquiète. Cela me concerne, à juste titre, puisqu'ils ne sont pas réglementés. D'ailleurs M. Ward nous a dit qu'il commençait à exploiter un nouveau marché pour s'apercevoir, tout à coup qu'Air Canada ou CP Air lançait des vols, sur les mêmes routes, ce qui l'acculait à la faillite.

Si les horaires ou la fréquence des vols d'Air Canada ne sont pas réglementés, voilà qui pourrait relever de la Loi sur les coalitions. Ne vous imaginez pas, pour autant qu'il soit aisé de prouver que la compagnie a recouru à des techniques ou des tarifs de ce genre pour éliminer le concurrent. En effet, surtout dans un secteur d'activité comme celui-ci, il n'est pas facile que de prouver qu'il y a bien eu compensation des déficits. Mais dans la mesure où les tarifs pratiqués où les techniques de concurrence ne font pas directement l'objet de réglementation, alors, la Loi sur les coalitions s'applique et c'est un motif de préoccupation pour moi. Nous examinerions cette question si nous avions réuni suffisamment de preuves pour justifier une telle opération.

Quant à la question des subventions aux tarifs internationaux, j'ai dit dans mon exposé qu'il était difficile, étant donné l'importance du commerce international, dans ce secteur, d'élaborer une politique applicable exclusivement aux vols intérieurs. Je sais que certains prétendent que les tarifs internationaux sont fortement compensés. Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux tenter de mettre sur pied une politique d'ensemble portant sur les vols de chaque côté de la frontière et les vols internationaux mais peut-être est-ce trop en demander pour l'instant.

Le président: Merci, M. Nowlan.

Vous avez prôné un accroissement de la concurrence dans l'industrie aérienne aussi je voudrais vous demander, M. Hunter, si vous avez effectué une étude ou si vous pourriez nous dire pour combien de villes, à part Halifax, CPR voudrait faire concurrence à Air Canada dans la région Atlantique?

M. Hunter: Ma réponse serait assurément très hypothétique et là encore, j'hésite à vous dire quel serait le nombre de

[Texte]

or what other airlines might be interested in providing. Do my colleagues have any more enlightened views than I?

I guess the only question is, why CP? Surely there are other—

The Chairman: Because it is the other national carrier.

Mr. Hunter: But there might be other airlines as well that might be interested in serving routes they cannot now serve.

The Chairman: There may well be, but I suggest to you that if there were just absolute competition there would be a lot of points in Atlantic Canada that, due to our sparse population, would not be served at all by any air carrier service, except maybe unscheduled air service.

Mr. Hunter: That is a very important point. Again, I want to go back to my argument about the economies of scale and the population densities that would be sufficient to support regularly scheduled service. If I might, I would ask that we could answer that question in some detail in a supplementary submission.

The Chairman: Fine. Thank you.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, this question is not necessarily leading out of yours, but really it sort of does follow on from what the witness just said. From these studies we have talked about—and this is before we see what they are—perhaps in the studies, or if not in those studies already mentioned have you another study that compares, in effect, domestic fare schedules with domestic fare schedules in the United States?

Mr. Hunter: I do not, but I believe the one I have been quoting from, from Transport Canada, does that.

Mr. Nowlan: Yes. There is that unique experience on the hem of an area with Nordair and Air Canada, and you can fly a lot more cheaply on Nordair than you can fly to Toronto with Air Canada, and all these things.

Mr. Hunter: That is right, yes.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, it has been a most interesting session.

• 1240

I want to thank all members of the committee and remind them that we meet again tomorrow at 3.30 p.m. in room 371. I am sorry, we meet tomorrow afternoon with Mr. Lovink in room 371 and here today at 3.30 p.m.

Mr. Lovink: We can leave everything here?

The Chairman: If you wish I think. It is not a secure room however.

The meeting is adjourned until 3.30 p.m.

[Traduction]

compagnies aériennes intéressées à desservir cette région. Mes collègues ont-ils une meilleure réponse à apporter à cette question?

Il s'agit de se demander, pourquoi on a choisi CP? Certainement, il doit bien y en avoir d'autres . . .

Le président: Parce que c'est notre autre transporteur national.

M. Hunter: Mais il y a peut-être d'autres compagnies aériennes qui désireraient desservir des routes qui leur sont interdites aujourd'hui.

Le président: C'est fort possible mais si on laissait libre cours à la concurrence, à mon avis, étant donné la population très éparse, bon nombre de localités des régions Atlantiques ne seraient desservies par aucun transporteur, sauf peut-être ceux prévoyant des vols non réguliers.

M. Hunter: C'est une remarque importante. J'en reviens à ce que j'ai dit à propos des économies d'échelles et de la densité de population suffisante pour justifier l'instauration de vols à horaires réguliers. Si vous me le permettez, je vous demanderai l'autorisation de vous fournir une réponse plus détaillée dans un rapport supplémentaire.

Le président: Très bien, merci.

M. Nowlan: Monsieur le président, ma question ne s'écarte pas nécessairement de la vôtre mais j'enchaîne, en quelque sorte, sur l'intervention du témoin. En vous basant sur les études que vous nous avez citées—que nous n'avons pas encore eu l'occasion de consulter—ou sur d'autres encore, pourriez-vous nous fournir une comparaison des tarifs valables sur les lignes intérieures au Canada et aux États-Unis?

M. Hunter: Je n'ai pas de chiffres à ma disposition mais vous pourriez les retrouver dans l'extrait du rapport émanant du ministère des Transports que je vous ai cité.

M. Nowlan: Oui. Il y a cas unique d'une région, desservie par Nordair et Air Canada et où l'on peut voyager à bien meilleur marché sur Nordair que jusqu'à Toronto, sur Air Canada.

M. Hunter: C'est bien exact.

Le président: Merci beaucoup messieurs, la séance a été extrêmement intéressante.

Je tiens à adresser mes remerciements à tous les membres du comité et je leur rappelle que nous nous réunirons demain à la salle 371 à 15h30. Désolé, nous rencontrerons M. Lovink à la salle 371 demain après-midi et nous nous réunirons aujourd'hui, dans cette même salle à 15h30.

M. Lovink: Peut-on tout laisser ici?

Le président: Si vous voulez. La salle n'est toutefois pas bien gardée.

La séance est levée jusqu'à 15h30.

[Text]

AFTERNOON SITTING

• 1534

The Chairman: Order, please. We will resume consideration of our order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy, August 1981*.

• 1535

This afternoon we are pleased to have with us, Dr. David Slater, Chairman of the Economic Council of Canada. He is, I think, well known to most members of the committee, and to many other Canadians as well. I would welcome him here and ask him to introduce the officials he has with him.

Mr. David W. Slater (Chairman, Economic Council of Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. On my immediate right is Mr. Robert Jenness. Mr. Jenness was the executive director of the group which produced the Council's report *Reforming Regulation*. To his right, Mr. Ron Hirshhorn, who is a senior member of that staff, and on my left, Mr. Paul Gorecki, who is another senior member of that staff, and indeed was the assistant director of our work.

I appreciate the opportunity to appear before this committee, Mr. Chairman. We have been privileged in the Economic Council to appear before, or to serve, quite a number of parliamentary task forces and committees in the last two or three years. It is particularly important on the occasion of looking at these domestic air policy proposals that there be hearings such as this, because in our work on regulation—

The Chairman: Order please.

Mr. Slater: In our work on regulation, one of the things that certainly struck us was that openness in the process of looking at regulation and regulatory change is one of the most important things to happen in the country.

We, in the Council, were privileged to have a reference on economic regulation. We had a three-year go at that and we turned out two reports. One is on process, which is in the *Interim Report on Responsible Regulation*, and the other is on *Reforming Regulation*, which is the final report. We also produced about 50 studies and a large number of discussion papers.

I think our examination documents an importance of government intervention in several areas of the economy where the market is not working, or at least not working very well. At the same time, however, we found that intervention was often not as effective as it might be, and often intervention was out of date. We found room for improvement in each of the broad blocks of regulatory areas: the ones concerning common property resources, such as air, sea and the offshore fisheries; the ones concerned with social regulations; but particularly in the area of direct economic regulations. We found that in the area of direct economic regulations that reforming regulation appeared to us more often to be reducing regulation—thinning it out a bit—rather than anything else.

[Translation]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi ayant trait au document intitulé *Projet de politique de transport aérien intérieur, août 1981*.

Nous accueillons cet après-midi M. David Slater, président du Conseil économique du Canada. La plupart des membres du comité le connaissent, je suppose, ainsi que bien d'autres Canadiens. Je lui souhaite la bienvenue et lui demanderai de présenter ses collaborateurs.

M. David W. Slater (président, Conseil économique du Canada): Merci beaucoup monsieur le président. À ma droite se trouve M. Robert Jenness, le directeur exécutif du groupe qui a produit le rapport du Conseil sur la réforme de la réglementation. À sa droite, M. Ron Hirshhorn, un cadre supérieur, et à ma gauche, M. Paul Gorecki, un autre cadre supérieur, et en fait directeur-adjoint de nos travaux.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de comparaître devant le comité monsieur le président. Le Conseil économique a eu le privilège de comparaître devant un nombre assez important de groupes d'études et comités parlementaires au cours des deux ou trois dernières années. De telles audiences sont particulièrement importantes dans le cas du projet de politique de transport aérien vu que lors de nos travaux sur la réglementation...

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Slater: Lors de nos travaux sur la réglementation, nous avons été frappés en autre chose par le fait que ce processus de réforme de la réglementation est l'un des événements les plus importants au pays.

Le Conseil a eu le privilège de recevoir un mandat sur la réglementation économique. Nous avons pu nous pencher sur la question pendant trois ans et avons produit deux rapports. L'un porte sur le processus, le rapport provisoire sur la réglementation, et l'autre a trait à la réforme de la réglementation, le rapport final. Nous avons également produit environ 50 études et un grand nombre de documents de travail.

Je crois que notre examen démontre l'importance de l'intervention gouvernementale dans plusieurs secteurs de l'économie où le marché ne fonctionne pas, ou du moins pas très bien. Toutefois, nous avons également constaté que cette intervention n'était pas toujours aussi efficace qu'elle pourrait l'être, et que souvent elle n'était pas adaptée aux circonstances actuelles. Nous avons découvert la possibilité d'apporter des améliorations dans chacun des grands domaines de réglementation: celui des ressources communes, comme l'air, la mer et les pêches au large; celui touchant la réglementation sociale; mais plus particulièrement celui des règlements économiques directs. Nous avons constaté que dans ce domaine, la réforme servait le plus souvent à réduire le nombre de règlements plutôt que tout autre chose.

[Texte]

I note in our remarks, and I will not take time to go over them, that we indicated from our work that it is awfully important, in looking at regulation, to pay attention to the changes that have taken place in Canada in the last 50 years. The country is wealthier. There is travel and communication over much longer distances and on a much greater scale. It is much more important that things be competitive, up-to-date and modern, with modern technology. It is important in high technology industries like air transportation and communications, to meet the tests of competitive efficiency in the same fashion as so many other sectors of the economy are doing relatively free of administrative decrees and controls.

We have seen, in the last decade, a period of slow growth and productivity in Canada. While you cannot really document it in an absolutely rigid scientific sense, I think we are convinced that the growth of regulation and the piling on of the layers of regulation in Canada has been a factor in that slow growth.

• 1540

Now, when we come to the airlines industry, that industry is, we admit, much less tightly regulated today than it was a decade ago. There have been important reforms in the 1970s which allowed increased competition between Air Canada and CP Air, relaxed the restrictions for chartered flights and generally increased the choice available to air passengers. These have significantly changed the nature of the regulatory environment in the airline industry. It is important for us to recognize that there has been this change and this improvement.

It does seem to us however, at the same time, that the industry continues to be subject to major restrictions, which inhibit competition and limit the freedom of new and existing carriers to initiate new service offerings. And major restrictions to the same effect, we believe, would exist under the proposals put forward by the Ministry of Transport. It is the Council's judgment that the maintenance of such limitations on the operating freedom of air carriers is no longer justified. I want to emphasize, Mr. Chairman, that this view is not my view or the view of Mr. Jenness or the people who worked on the thing. It is a view of our Council, which is made up of a representative group of citizens from across the country, who debated over these things for many hours indeed.

We have started from the general position—which is similar to the view of the government and one that has been expressed on several occasions—that in Canadian industries reliance should, to the greatest extent possible, be placed on the operation of the unimpeded market forces. Now we do not put before you a position that is a kind of extreme ideological position, with respect. This is based upon a view of the effectiveness of the market arrangements versus the effectiveness of regulatory arrangements. We believe that, on balance, the effectiveness of markets is much better than the effectiveness of regulatory arrangements.

Nevertheless, there are, of course, many legitimate bases for government policies and interventions in markets. We do not

[Traduction]

Dans notre exposé, je fais remarquer, et je ne prendrai pas le temps de le lire, qu'il est extrêmement important, lors d'une révision de la réglementation, de tenir compte des changements qui ont eu lieu au Canada au cours des 50 dernières années. Le pays est plus riche. Les déplacements et communications se font sur de bien plus longues distances et sur une plus grande échelle. Il importe beaucoup plus d'être concurrentiel et au fait de la technologie moderne. Il importe également que dans les industries de pointe comme dans le transport aérien et les communications, la compétitivité joue un rôle comme dans bien d'autres secteurs de l'économie relativement libre de décrets et contrôles administratifs.

Au cours de la dernière décennie, le Canada a connu une période de croissance et productivité ralenties. Bien que l'on ne puisse fournir de preuve à l'appui dans un sens rigoureusement scientifique, nous sommes néanmoins convaincus que la multiplication des règlements au Canada a contribué à ce ralentissement.

Pour ce qui est de l'industrie et du transport aérien, nous admettons que la réglementation n'est pas aussi dense qu'elle l'était il y a une dizaine d'années. Au cours des années 70, il y a eu d'importantes réformes visant à intensifier la concurrence entre Air Canada et CP Air, à réduire les restrictions touchant les vols nolisés et, de façon générale, à offrir aux voyageurs un choix élargi. Celles-ci ont modifié considérablement l'environnement réglementaire. Il importe de reconnaître que ce changement et cette amélioration ont été apportés.

Il nous semble toutefois que l'aviation commerciale n'en continue pas moins d'être soumise à de sévères restrictions qui freinent la concurrence et limitent les possibilités pour les transporteurs, anciens et nouveaux, d'offrir de nouveaux types de services. Les mesures proposées par le ministère des Transports produiraient le même effet. Le conseil s'est prononcé contre ce genre de restrictions sur les activités de transporteurs aériens, car elles ne lui paraissent plus justifiées. Je tiens à souligner, monsieur le président, que cette opinion n'est pas la mienne ou celle de M. Jenness ou celle des participants à l'étude. C'est l'opinion de notre conseil, composé d'un groupe varié de représentants de toutes les régions du pays qui ont discuté de cette question pendant des heures.

Nous sommes partis du postulat général, qui s'apparente d'ailleurs à la position déjà exprimée maintes fois par le gouvernement, selon lequel les industries canadiennes devraient tabler le plus possible sur le libre jeu des forces du marché. En toute déférence, notre position n'est certes pas extrémiste du point de vue idéologique. Elle est fondée sur une étude d'efficacité des dispositions du marché par comparaison à celle des dispositions réglementaires. Nous estimons qu'en fin de compte le jeu du marché est beaucoup plus efficace que la réglementation.

Néanmoins, l'intervention gouvernementale demeure justifiée dans bien des cas. Nous n'en disconvenons pas. Nous

[Text]

deny that. We do believe, however, that there is a starting point that ought to be kept in mind—almost a kind of a zero base point that ought to be kept in mind as we approach regulatory issues. And I think our starting point is not that we have had regulations for a certain period of time, or we have got an industry with a certain structure and can we make a few modifications. Rather, I think, our starting point should be to put the onus on those who propose regulations to demonstrate that the restrictions are in fact in the public interest. And if you cannot demonstrate that restrictions are in the public interest, then indeed those restrictions ought not to be imposed or continued. This is the Council's traditional position and one which the government has itself enunciated on a number of occasions.

The question then, as you approach the question of airline regulation at the moment, is have those who advocate maintaining the present economic regulations and restrictions on competition in the Canadian airlines met the test of proving that increased competition would in fact be detrimental to the Canadian public? I think that is a key question.

To make such a case, as we see it, you would have to establish one of two things: either, that in the airline industry genuine competition cannot be counted upon to produce favourable results it generates in most other industries; or that there are broader social concerns that are being served that outweigh the benefits of renewed competition. So let us take a few minutes just to look at those two propositions.

A concern expressed by some members of the airline industry is that a free market would result either in what the economists call destructive competition. This is a tendency toward a prolonged excess capacity with firms being forced to price below cost or, at the opposite extreme, a market dominated by a single carrier that has inordinate influence over the price and quality of the air service. Destructive competition or monopoly is what we are told will be the result of the opportunity for competition in the airline industry.

• 1545

In our view the evidence substantiates neither of these concerns. Industries subject to destructive competition have certain characteristics. One of the most important is the existence of large-scale immobile assets. However, the main assets of the airline industry, their planes, are traded easily in world markets, rented back and forth, and this means that individual firms could easily adjust their capacity to change in demand conditions. Thus, should price and entry controls be removed, it is unlikely that excess capacity would lead to enduring price wars that would cripple the industry because of excessive competition.

But equally, it is unlikely that airline prices will become exorbitant because of inadequate competition. The national carriers, Air Canada and CP Air, have inherited certain market advantages and it will be necessary to take this into

[Translation]

croynons toutefois qu'il faudrait se rappeler un point de départ, pour ce qui est des questions de réglementation. D'après moi, ce point de départ n'est pas que nous avons des règlements depuis un certain temps ou que la structure de notre industrie est bien ancrée et qu'il est difficile de la modifier. Ce point de départ devrait plutôt être que les auteurs de ces règlements en démontrent le bien-fondé du point de vue de l'intérêt public. Autrement, de telles restrictions ne devraient pas être imposées ou maintenues. Voilà le principe que le conseil a toujours préconisé et que le gouvernement lui-même, à plusieurs reprises, a défendu.

Se pose, dès lors, la question suivante: les partisans du maintien des règlements économiques actuels et des entraves à la concurrence dans l'aviation commerciale au Canada ont-ils réussi à prouver qu'une rivalité accrue dans ce secteur irait à l'encontre des intérêts de la population? C'est la question clé.

Pour y arriver, il leur faudrait prouver de deux choses l'une: soit qu'un véritable régime concurrentiel dans le transport aérien ne réussirait pas à produire les effets bénéfiques dont jouissent pourtant la plupart des autres industries; ou encore, qu'il faudrait accorder la priorité à des considérations d'ordre social plus importantes. Examinons si vous le voulez bien chacun de ces points.

Certains représentants de l'industrie du transport aérien soutiennent que le libre jeu des forces du marché aboutirait à ce que les économistes appellent une concurrence «destructrice». C'est-à-dire à l'apparition d'excédents de capacité prolongés dans des entreprises forcées d'exiger des prix inférieurs à leurs coûts, ou encore, à l'autre extrême à la prépondérance d'un seul transporteur ayant une influence excessive sur les prix et la qualité du service aérien. On prétend donc que toute concurrence dans cette industrie entraînera fatalement une concurrence «destructive» ou un monopole.

A notre sens, les faits ne peuvent justifier ni l'une ni l'autre de ces craintes. Les industries soumises à une concurrence destructrice présentent des caractéristiques bien spécifiques, dont l'une des plus importantes est la présence d'un capital immobilisé très important. Or, le capital des compagnies aériennes, c'est-à-dire leurs avions, se vend facilement sur les marchés mondiaux, de sorte que les compagnies peuvent facilement adapter leur «stock» à l'évolution de la demande. Advenant l'élimination des contrôles sur les prix et sur l'accès au transport aérien, il est donc peu probable que les capacités excédentaires suscitent des guerres de prix qui paralyseraient l'aviation commerciale de façon durable à cause d'une concurrence excessive.

Il est cependant tout aussi improbable que les prix du transport aérien deviennent exorbitants par suite d'une insuffisance de la concurrence. Air Canada et CP Air, les deux transporteurs nationaux, ont hérité de certains avantages dont

[Texte]

account in designing a new policy framework. However, there is nothing inherent in the technology of this industry which is incompatible with effective competition and free initiatives in response to market signals. Indeed, all the indications are that the elimination of price, entry and route regulation would result in a wider range of prices, flight frequencies and service levels with each carrier moving into that niche in the market which it can fill most efficiently. Prices would tend to be held at competitive levels through competition within specific markets and, by the threat of entry, from carriers serving different locations and offering different types and qualities of air service.

What about another rationale for regulation? The second rationale for regulation rests in the view that regulatory restrictions are necessary to achieve legitimate social purposes that would not be achieved by fully competitive markets.

For the airline industry a particular concern centres on the ability of carriers to link the various regions and communities of this country and that is an important consideration. For example, a number of runs in the Atlantic region, northern Quebec and Ontario are unprofitable for Air Canada, and it is alleged in the absence of regulation, which allows for cross-subsidies from the profitable runs, that service on these routes would be jeopardized.

The Council accepts the need to ensure services from all communities, but this alone is not a sufficient rationale for regulation. For one thing, over time the national carriers have dropped many of their unprofitable domestic stations and routes and most of them are now served by regional local carriers. As a result, the extent of cross-subsidization on domestic routes of national carriers has declined. Nevertheless, where cross-subsidization has been necessary, and if the protective regulation that supports the service is removed, the upshot could be a reduction in the quality or amount of service or higher fare for the low-density routes. But if the public wants to contain airline rates applying to small communities, this could be done through direct subsidization of the carriers.

In short, an elaborate program of regulatory controls to the airline industry is not only costly and arbitrary, it is also unnecessary to achieve the social objectives of keeping rates and services to small communities satisfactory. In the Council's report, we refer to the concern over remote air service as a case where the tail wags the dog.

It is within this general policy framework of taking a competitive approach, unleashing competitive forces in the airline operations, that the domestic air-carrier policy proposals issued by the Ministry of Transport in mid-August should be examined. When this is done, what you find is that

[Traduction]

il faudra tenir compte dans l'élaboration d'une politique globale. Il reste que la technologie de l'aviation n'a rien qui doive exclure une concurrence efficace et les initiatives que peuvent susciter les forces du marché. Tout indique, en effet, que l'élimination de la réglementation visant les prix, l'accès et les liaisons que chaque transporteur est autorisé à desservir se traduirait par un accroissement de la fréquence des vols, de la variété dans les prix et de la qualité des services offerts, puisque chacun choisirait la part du marché qui lui conviendrait le plus. Les prix se maintiendraient à des niveaux compétitifs dans chacun des divers marchés, car l'entrée des transporteurs desservant d'autres endroits et offrant des services aériens différents ou de qualité différente constituerait une menace toujours présente.

Y a-t-il une autre raison à la réglementation? D'autres tenants des contraintes réglementaires affirment qu'elles sont nécessaires à la réalisation d'objectifs sociaux légitimes que l'action de marchés entièrement concurrentiels ne permettrait pas d'atteindre.

Dans l'aviation commerciale, cette préoccupation touche notamment à l'aptitude des transporteurs aériens à desservir les diverses régions et localités du pays et il s'agit là d'un aspect important. Suivant cet argument, certaines routes dans la région de l'Atlantique ainsi que dans le nord de l'Ontario et du Québec, qui ne sont pas rentables pour Air Canada, risqueraient d'être abandonnées en l'absence des règlements permettant leur interfinancement par les routes plus profitables.

Le Conseil reconnaît, bien sûr, la nécessité d'assurer un service aérien aux petites collectivités, mais cette considération ne suffit pas à elle seule à justifier la réglementation. On sait que les transporteurs nationaux ont déjà abandonné plusieurs routes et destinations qui n'étaient pas rentables, et la plupart d'entre elles sont maintenant desservies par des transporteurs régionaux ou locaux. Le degré d'interfinancement des routes intérieures desservies par les compagnies nationales a donc diminué. Il reste que, là où cette mesure s'est avérée nécessaire dans le passé, l'abolition des règlements permettant de réaliser des excédents qui servent à financer certains services pourrait entraîner une réduction de la qualité ou de la quantité des services, ou encore une hausse des tarifs sur les routes à faible densité. D'autre part, si le contrôle des tarifs pour les petites localités répond à un désir du public, on pourrait accorder des subventions aux transporteurs.

Bref, non seulement le réseau complexe de contrôles réglementaires qui régissent l'aviation commerciale est-il coûteux et arbitraire, il n'est même pas nécessaire à la desserte des petites collectivités au moyen de services et de tarifs satisfaisants. Le rapport du Conseil souligne qu'à l'heure actuelle, on subordonne trop volontiers les questions importantes aux préoccupations relatives à la desserte des localités éloignées.

C'est dans cette perspective générale, celle du jeu réel de la concurrence dans l'industrie qu'il faut examiner la politique relative aux lignes intérieures qu'a proposée le ministère des Transports à la mi-août. On voit alors que cette proposition consiste à maintenir des restrictions très rigides sur les opéra-

[Text]

without meeting the burden of proof of why full domestic competition is impractical or undesirable, you are asked to accept the continuation of some very stringent restrictions on the operations, prices and services of air carriers in Canada.

Some significant changes are being proposed, and we acknowledge that. But make no mistake about the fact that competitive conditions in industry will continue to be very different under these proposals from what would exist with the complete removal of regulatory controls.

• 1550

The *sine qua non* of free markets is open entry. New entry and the threat of new entry keep existing firms on their toes, spur innovation and help ensure that the services being offered closely reflect consumer preferences. The Domestic Air Carrier Policy Proposals, by segmenting the industry into national, regional and local carriers, defining the membership of each group and the geographic area that individual carriers may serve, greatly limit the competitive possibilities of entry. So, of course, do the continuing requirements for CTC approval on all applications for new routes and services.

Earlier, I described to you our view of how, in an unregulated market, carriers would adjust their service offerings in line with consumer preferences and their own competitive strengths. What distinguishes carriers operating in a fully competitive system from those operating under the Domestic Air Carrier Policy Proposals is their much greater flexibility to move in and out of given routes, to modify the type and level of airline service they are providing, and to adjust their equipment as they see fit. Such flexibility is essential if Canadians are to reap the full benefits that go with a highly dynamic and efficient airline industry.

We go on to describe some of the benefits that would arise from a reducing regulation and contrast this a bit with the kind of rather truncated kind of benefits that we have nowadays. I do not think that free booze and headsets on the service when you pay full fare is any substitute at all for lower fares being available. I do not think that having competition which features such fringe benefits as free rental cars is much use to many of us who do not want to be driving in downtown Toronto anyway. We want to take the bus and get downtown and do our business and get back out. We would prefer to have lower fares.

Before finishing off, I note that one of the other things that you probably want to give some attention to is the increasing role of the provincial governments in owning airlines. We note also that in dealing with the unit toll fares you will necessarily also have to give some attention to charters.

[Translation]

tions, les prix et les services des transporteurs aériens au Canada sans qu'on ait présenté de preuves établissant que la concurrence entièrement libre au pays n'est ni possible ni souhaitable.

Sans doute a-t-on formulé des modifications importantes et nous l'admettons. Mais il ne faut pas s'y méprendre: sous le régime proposé, la concurrence restera très différente de ce qu'elle serait en l'absence de tout contrôle réglementaire.

La condition essentielle d'un marché libre est le libre accès. L'accès ou la possibilité de l'accès de nouvelles entreprises à un marché donné force celles qui s'y trouvent déjà à se tenir sur le qui-vive, stimule l'innovation et aide à assurer que les services offerts correspondent de près aux préférences des consommateurs. Les propositions du ministère des Transports, qui attribuent arbitrairement aux transporteurs une vocation nationale, régionale et locale, définissent les critères régissant l'entrée de chaque catégorie et délimitent la région que chaque transporteur est autorisé à desservir... ces propositions restreignent considérablement les possibilités d'accès concurrentiel. Il en est de même, évidemment, du maintien des exigences relatives à l'approbation, par la Commission canadienne des transports, de toutes les demandes concernant de nouvelles routes et de nouveaux services.

J'ai fait état, plus tôt, de la conception que le Conseil se fait d'un marché non réglementé où les transporteurs adapteraient leurs services aux préférences des consommateurs, dans les limites de leurs propres possibilités. Les compagnies offrant des liaisons intérieures bénéficieraient alors, si on compare ce régime pleinement concurrentiel à celui que propose le ministère des Transports, d'une flexibilité beaucoup plus grande pour desservir ou abandonner des liaisons déterminées, modifier le genre ou le niveau des services et adapter leur matériel selon les besoins. Or, cette articulation du système sur les besoins réels est essentielle pour que les Canadiens puissent bénéficier pleinement des avantages d'une industrie aérienne dynamique et efficace.

Nous décrivons ensuite certains des avantages qui résulteraient d'une réglementation réduite et les comparons à ceux que nous avons aujourd'hui. Je ne crois pas qu'un bar ouvert et des écouteurs gratuits lorsqu'on paie le plein tarif puissent remplacer vraiment l'existence de tarifs réduits. Je ne crois que de se faire concurrence en offrant des primes comme une voiture de location gratuite soit d'une quelconque utilité aux nombreux voyageurs qui ne souhaitent pas conduire au centre-ville de Toronto de toute façon. On peut se rendre au centre-ville en autobus, régler ses affaires et revenir. On préférerait des tarifs réduits.

Avant de terminer, je note que vous voudrez probablement aussi vous pencher sur le rôle de plus en plus important de gouvernements provinciaux propriétaires de compagnies aériennes. Nous faisons également remarquer qu'en discutant des tarifs unitaires il faudra nécessairement se pencher sur les vols nolisés.

[Texte]

I finish by noting some of the features that we had proposed in the Economic Council study with respect to the change in regulation in the airline industry. Let me just summarize those quickly, because I think they are probably familiar to you.

First of all, we put emphasis on going the more competitive route.

Second, that would have to be taken on somewhat gradually. We suggested a five-year adjustment period.

Third, we proposed as one of the key elements on entry the so-called "one-way swinging gate". This means that the smaller fellows could challenge the bigger ones in the interim period, the smallest could challenge the medium-sized ones and that CP Air and Air Canada could challenge each other in an unlimited way.

We felt that it was important to allow whoever was in a business offering service, to offer a variety of services and prices and to do so immediately. We felt that, of course, there would be some need for some transition of restrictions, such as restrictions on maximum prices and things of that sort. We felt that accommodations or informal understandings among airlines should cease to be a major part of the operation, and so on.

We believe that this set of propositions was a moderate program of reform that would produce a better quality service, a better mix of service, a more economical service to Canadians, and a more efficient service to Canadians. We felt that it was important to have an evaluation of this after we had some years of experience with this. But we believe that the fact would be a policy that would be beneficial to Canadians and to Canadians in all parts of the country and that the problems of the remote areas could be dealt with directly. Those were the main features of our recommendation.

• 1555

To sum up then, Mr. Chairman, the Council's view is that markets are better than regulation. Regulation, of course, is necessary in some respects. But in the airline business today, as compared with 20 or 40 years ago, the opportunities for effective competition are very considerable and it would be greatly in the interest to Canadians to go that route in the future. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, sir. That I am sure will raise ample possibilities for members to question. We will start that questioning now with Mr. Nowlan. Can we limit the first round to 10 minutes—

Mr. Nowlan: Oh yes.

The Chairman: —and then go back if necessary, please.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I was interested in the contribution of Mr. Slater. As I understand it, in specifics you are

[Traduction]

En conclusion, je décris certaines des propositions qui paraissent dans l'étude du Conseil économique à l'égard de la réforme de la réglementation dans l'industrie du transport aérien. Permettez-moi de les résumer rapidement, car vous les connaissez probablement déjà.

Tout d'abord, nous avons mis l'accent sur une industrie plus concurrentielle.

Deuxièmement, il faudrait y aller progressivement. Nous proposons une période de transition de 5 ans.

Troisièmement, nous proposons comme des premières mesures à prendre, l'institution d'une barrière «unidirectionnelle» concernant l'accès à ce secteur. Cela signifie que les plus petits transporteurs pourraient accéder au marché des transporteurs plus importants pendant cette période, et que CP Air et Air Canada pourraient avoir accès au même ligne sans aucune limite.

Nous avons jugé important de permettre à toute compagnie offrant ce service, d'en offrir tout un éventail à des prix différents, et ce immédiatement. Nous avons estimé, bien entendu, qu'il faudrait transférer certaines restrictions, comme celle sur le prix maximum etc. Nous avons également jugé qu'il fallait interdire les accommodements ou ententes privées entre transporteurs visant à limiter la concurrence.

Nous estimons que ces propositions constituent un programme de réforme modéré qui entraînerait un service de meilleure qualité, des options plus variées, des économies pour les consommateurs et une plus grande efficacité du service. D'après nous, il importe également d'évaluer le bien-fondé de cette formule après quelques années d'expérience. Il devrait s'agir d'après nous d'une politique qui soit bénéfique à tous les Canadiens de tous les coins du pays et l'on devrait traiter directement les problèmes inhérents aux endroits éloignés. C'était les principales caractéristiques de notre recommandation.

Pour résumer, monsieur le président, le Conseil est d'avis que les marchés valent mieux que les règlements. Bien entendu, il faut des règlements pour certaines choses. Mais dans le transport aérien d'aujourd'hui, comparativement à ce qu'il était il y a 20 ou 40 ans, les possibilités d'une réelle concurrence sont tout à fait considérables et il serait avantageux pour les Canadiens d'opter pour cette voie à l'avenir. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur. Je suis sûr que les membres auront beaucoup de questions à vous poser. Nous allons donc commencer la période des questions par M. Nowlan. Et nous allons limiter le premier tour à 10 minutes chacun...

M. Nowlan: D'accord.

Le président: ... quitte à avoir un autre tour après.

M. Nowlan: Monsieur le président, l'exposé de M. Slater m'a intéressé. Si je comprends bien, pour être précis, vous

[Text]

proposing a one-way swinging door where the smaller carriers can go in against competition of CP and Air Canada, but not the reverse?

Mr. Slater: That is correct, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: And that Air Canada and CP could compete against each other anywhere?

Mr. Slater: That is correct. The so-called regions of today, during this transition period, could go in against CP and Air Canada. The smaller people could go in against the regional carriers.

Mr. Nowlan: And a five-year transition period.

Mr. Slater: Five-year transition period, that is correct, sir.

Mr. Nowlan: Did you look, when you wrote your report, or even in preparation for this meeting, at the American experience? Or had you written your report in isolation from the American experience that is going on there now?

Mr. Slater: We had a good deal of research done on the American experience and we did, certainly, look at it. I will ask Mr. Jenness to say a word or two about what that bodied evidence was.

Mr. Bob Jenness (Senior Policy Adviser, Economic Council of Canada): Well I might mention, Mr. Chairman, and Mr. Nowlan, that we deliberately commissioned one study which has been issued as Technical Report No. 11, entitled *U.S. Airline Deregulations: Implications for Canada*. So the basic answer to your question is yes.

You might also be interested that I saw a brief interview with the former head of the U.S. Civil Aeronautics Board, Alfred Kahn, just the other day. He was asked if there had not been a great deal of dislocation in the U.S. airlines as a result of the deregulatory moves there and if there were not substantial losses of profit? His reply was that, the combination of the recession, higher energy prices and the adjustments to the newer competitive situation had indeed resulted in profit losses and that these, for the entire industry to his understanding, totalled about \$250 million. This was about half of what Massey-Ferguson had lost alone, and about one-eighth what had been lost in the U.S. auto industry.

An hon. Member: What does that prove?

Mr. Nowlan: Okay, you can have your chance, Les, later on.

After your report, did anyone from government contact you for further information, clarification or policy discussion? And was there any interface between government, or any department in the government, after your report?

Mr. Slater: Our report was sent, as is our mandate, to all members of parliament, all ministers and relevant sets of deputy ministers, et cetera. I was asked, with respect to the report as a whole, to appear with some of my colleagues before

[Translation]

proposez une porte à sens unique que peuvent emprunter les petites lignes de transports pour se mettre à l'abri de la concurrence du CP et d'Air Canada, mais qui ne fonctionne pas dans l'autre sens?

M. Slater: C'est exact, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Vous proposez également que Air Canada et le CP puissent se concurrencer n'importe où?

M. Slater: C'est exact. Pendant la période de transition, ce que l'on appelle les compagnies régionales peuvent entrer en concurrence contre le CP et Air Canada. Quant aux petites lignes, elles peuvent entrer en concurrence contre les compagnies régionales.

M. Nowlan: Il s'agit d'une période de transition de cinq ans.

M. Slater: C'est cela, monsieur.

M. Nowlan: Lorsque vous avez rédigé votre rapport, ou avant de venir à cette réunion, avez-vous tenu compte de l'expérience américaine?

M. Slater: Nous avons fait faire pas mal de recherches sur l'expérience américaine et nous en avons certainement tenu compte. Je demanderais à M. Jenness de nous en dire deux mots.

M. Bob Jenness (conseiller principal en matière de politique, Conseil économique du Canada): Je dirais, monsieur le président et monsieur Nowlan, que nous avons commandé une étude qui a été publiée sous la forme d'un rapport technique No. 11, intitulé *U.S. Airline Deregulations: Implications for Canada*. Donc, nous pouvons répondre affirmativement à votre question.

Vous serez également intéressé de savoir que l'autre jour j'ai assisté à un bref interview avec l'ancien chef de l'Office de l'aviation civile américaine, Alfred Kahn. On lui a demandé si la décision de décontrôle n'entraînerait pas la dislocation des compagnies aériennes américaines et s'il n'y aurait pas une perte substantielle de profits? Il a répondu que la récession, la hausse des prix de l'énergie et les rajustements à la nouvelle situation de concurrence avaient effectivement entraîné des pertes de profits et que celles-ci se totalisaient selon lui pour toute l'industrie à 250 millions de dollars. C'était à peu près la moitié de ce que la compagnie Massey-Ferguson avait perdu à elle seule et environ un huitième de ce qu'avait perdu l'industrie automobile américaine.

Une voix: Qu'est-ce que cela prouve?

M. Nowlan: Vous aurez votre chance plus tard.

Après la diffusion de votre rapport, des représentants du gouvernement vous ont-ils contacté pour avoir d'autres renseignements, des précisions ou pour discuter de cette politique? Y a-t-il eu des contacts entre le gouvernement, entre des ministères après votre rapport?

M. Slater: Notre rapport a été envoyé à tous les députés, tous les ministres et sous-ministres adjoints etc. On m'a demandé de comparaître avec certains de mes collègues au sujet du rapport dans son ensemble devant un comité intermi-

[*Texte*]

an interdepartmental committee that had responsibility to make some recommendations to government. We spent two or three hours with them being quizzed, and things of that sort. They did not, of course, indicate what their disposition was but, yes, there was that opportunity. We, ourselves, organized three conferences; one in Toronto, one in Montreal and one in Vancouver, for a discussion of the report. We had the participation of government people, of people from the other parties, and people from the industry and so on in those discussions.

• 1600

Mr. Nowlan: I see. The report—going back to the previous gentleman—the report you referred to was a specific technical report. Do we have that, Mr. Chairman, or are we going to have the benefit of that report?

The Chairman: Sure.

Mr. Nowlan: The technical report that the gentleman referred to.

Mr. Slater: Yes.

The Chairman: I am sure that can be made available to the committee.

Mr. Slater: That is correct, sir.

The Chairman: I would ask as well that a copy be made available to our staff so that they can prepare a précis for us.

Mr. Nowlan: I want the other members to have a chance on this first round. This may be a little unfair question or a little general, but let us assume that the proposals are defined by government policy, the white paper.

Mr. Slater: Yes.

Mr. Nowlan: How do you see the air industry 10 years down the road? And conversely, if nothing is done, how do you see the airline industry 10 years down the road?

Mr. Slater: I think it is a fair view of the thing, Mr. Chairman, that not only have we had some reform of regulations in Canada in recent years, but that the paper put out by the government does propose, what I would call, some additional reforms. I think our assessment of the thing is that the government's proposals are for a kind of limited, truncated, controlled and perhaps reluctant kind of development in a vigorously competitive direction. It might well be that if some of the adjustments are smaller it would be easier to accommodate to.

But I think the situation would be that of "no ticky, no washy." If you really want to get the benefits of a much more vigorously competitive airline industry in this country, which we believe are there to be had, then, of course, I think some of the cost of adjustment will have to be borne. I think under our proposals, you would find that there would be more variety of service and the average fares to people would be lower than it would otherwise be. There would be a greater variety of

[*Traduction*]

nistériel chargé de faire des recommandations au gouvernement. On nous a posé des questions pendant deux ou trois heures. Ils n'ont pas, bien entendu, fait part de leur préférence mais il y avait cette possibilité. Quant à nous, nous avons organisé trois conférences: une à Toronto, une à Montréal et une à Vancouver pour discuter de ce rapport. Ont participé à ces conférences des représentants du gouvernement, des représentants d'autres partis, des représentants de l'industrie, etc.

M. Nowlan: Je vois. Le rapport—pour revenir à l'orateur précédent—le rapport auquel vous avez fait allusion était un rapport technique. L'avons-nous monsieur le président ou allons-nous le recevoir?

Le président: Certainement.

M. Nowlan: Le rapport technique dont parlait ce monsieur.

M. Slater: Oui.

Le président: Je suis sûr qu'on pourra s'en procurer une copie.

M. Slater: Bien entendu.

Le président: Je vous demanderai également d'en mettre une copie à la disposition de notre personnel de sorte qu'il puisse en faire un précis pour nous.

M. Nowlan: Je voudrais que les autres membres du comité puissent avoir leur premier tour. C'est peut-être une question un peu injuste ou un peu générale, mais présumons que les propositions sont définies par la politique du gouvernement, le livre blanc.

M. Slater: Oui.

M. Nowlan: D'après vous, où en sera l'industrie aéronautique dans dix ans? Et inversement, si l'on ne fait rien, de quelle manière envisagez-vous la situation des compagnies de transport aérien d'ici dix ans.

M. Slater: Je pense que l'on peut dire que non seulement ces dernières années nous avons eu au Canada une réforme de la réglementation mais encore que le document proposé par le gouvernement offre des réformes supplémentaires. D'après notre évaluation, les propositions du gouvernement visent un développement limité contrôlé dans un cadre strictement concurrentiel. Il se pourrait fort bien que si les rajustements à faire sont moins substantiels, il sera plus facile de s'y adapter.

Mais si vous voulez vraiment profiter d'une industrie de transport aérien beaucoup plus compétitive au Canada, ce qui je pense devrait être le cas, dans ce cas il faut supporter une partie des coûts de rajustement. Je crois que dans le cadre de nos propositions, vous constaterez qu'il y a une plus grande variété de services et que le coût d'un billet moyen pour les passagers sera inférieur à ce qu'il serait autrement. Il y aura une plus grande variété de concurrence de prix au sein du

[Text]

genuine price competition available in the service and the costs of providing service on the average would, in fact, be lower than they would otherwise be and would be lower than under the government's proposals.

Mr. Nowlan: How much more time—

The Chairman: You have two or three minutes.

Mr. Nowlan: Okay. Two questions. One that I put to a witness this morning and I would like to get your view on it and certainly I do not know if I am fair but anyway. The proposal in the white paper, as described this morning by the author, in effect, is fine tuning the status quo. I think that was how he described the implementation of the white paper. I put to him that, in light of the experience of Air Canada before the CTC, are we not saying, in effect, that Air Canada has de facto deregulation now because it usually gets what it wants before the CTC? And the other proposals of the white paper are, in effect, going to make specific regulation for certainly the local carriers, the smaller carriers. What would your answer be to that?

Mr. Slater: I cannot answer that, Mr. Nowlan. I am not sufficiently an expert in the relationships of Air Canada and the CTC. I simply cannot answer that question.

Mr. Nowlan: I take it you have had no official communication and discussion with Air Canada about your report.

Mr. Slater: Oh, we have had participation. At least two of our meetings involved senior Air Canada officials. We have had correspondence and so on. We are well aware of Air Canada's views of our report.

• 1605

Mr. Nowlan: Okay. My last question, so others can have a chance. On page 15 of your report today you mention that all accommodations or informal understandings between carriers that reduce competition should be prohibited. From your study, knowledge and experience, could you give us some examples of those type of accommodations or informal understandings which reduce competition between carriers?

The Chairman: Mr. Jenness.

Mr. Jenness: Mr. Chairman, in the Maritimes, in particular, and probably in cases that Mr. Nowlan is familiar with, there has been an understanding between the two carriers, principally EPA and Air Canada, not to compete in certain designated routes. There have also been somewhat similar accommodations with respect to northern runs in other parts of Canada. Our view on that is that with the more open competition we are recommending, and with the provision of the one-way swinging gate to protect the smaller carriers, such accommodations would not be in the public interest and consequently there would have to be provision to terminate them.

The Chairman: Thank you.

[Translation]

service et les coûts de la fourniture de ces services seront en moyenne inférieurs à ce qu'ils seraient autrement et inférieurs à ce qu'ils seraient dans le cadre des propositions du gouvernement.

M. Nowlan: Combien de temps . . .

Le président: Il vous reste deux ou trois minutes.

M. Nowlan: D'accord. J'ai deux questions à poser. Une que j'ai posé à un témoin ce matin et sur laquelle j'aimerais avoir votre opinion. La proposition que contient le livre blanc, telle qu'elle a été décrite ce matin par l'auteur, est en fait une harmonisation du statu quo. Je pense que c'est la manière dont il a décrit la mise en oeuvre du livre blanc. Je lui ai dit que, compte tenu de l'expérience d'Air Canada devant la Commission canadienne des transports, ne disons-nous pas en fait qu'Air Canada jouit déjà d'une dérégulation de fait, étant donné que cette compagnie obtient ce qu'elle veut auprès de la CCT? Et les autres propositions que contient le livre blanc visent en fait à établir une réglementation spéciale pour les compagnies de transport local et les petites compagnies. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Slater: Je ne peux pas vous répondre monsieur Nowlan. Je ne suis pas suffisamment expert pour ce qui est des rapports Air Canada/CCT.

M. Nowlan: J'en déduis que vous n'avez pas eu de communications ou de discussions officielles avec Air Canada au sujet de votre rapport.

M. Slater: Nous avons eu sa participation. En effet, des hauts représentants d'Air Canada ont participé à au moins deux de nos réunions. Nous avons correspondu et nous connaissons la position d'Air Canada concernant notre rapport.

M. Nowlan: D'accord. Afin de donner aux autres une chance de parler, c'est ma dernière question. Sur la page 15 de votre rapport aujourd'hui vous dites qu'il faudrait aussi que tous les accommodements ou ententes privés entre transporteurs visant à limiter la concurrence soient interdits. À part vos études, connaissances et expérience, pouvez-vous nous donner des exemples de genre d'accommodements ou ententes privés qui limitent la concurrence entre transporteurs?

Le président: Monsieur Jenness.

M. Jenness: Monsieur le président, dans les Maritimes un particulier, et dans des certains cas connus de M. Nowlan, il y a une entente entre les deux transporteurs, soit EPA et Air Canada, de ne pas se faire de concurrence sur certaines routes désignées. Il y a eu aussi des accommodements semblables dans d'autres régions au nord du Canada. À notre avis, en recommandant une concurrence plus ouverte, et avec la disposition visant à protéger les petits transporteurs, de tels accommodements ne seront pas dans les intérêts du public et on doit donc prévoir certaines dispositions pour y mettre fin.

Le président: Merci.

[Texte]

Mr. Skelly: Could he elaborate with some more detail on Mr. Nowlan's presentation?

The Chairman: When your turn comes, if you wish to put that question, you will have the opportunity.

Mr. Nowlan: Actually, I could ask the supplementary. I was thinking of that.

Mr. Skelly: Give us an example of the northern routes and where in the Maritimes.

Mr. Nowlan: I do not know if it was the northern routes. But other than this accommodation to not sort of divide up the market, in effect, because in some people's minds the market may be a little on the small side, were there other types of accommodations or understandings which, without getting into specifics and geography, were eliminating or reducing competition between the carriers?

Mr. Jenness: Principally, we are talking about carving up the market and staying out of markets.

Mr. Nowlan: Yes.

The Chairman: Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur Slater, j'ai eu la chance de parcourir votre document il y a à peine quelques instants; vous avez sauté quelques paragraphes. C'est dommage que les membres du Comité n'aient pas eu une copie de vos commentaires plus tôt; cela nous aurait peut-être permis de le lire plus attentivement et de poser des questions plus savantes.

Cependant, j'ai eu l'occasion de consulter votre document pour une réforme de la réglementation et plus particulièrement le chapitre qui concerne l'aviation commerciale. Je dois donc conclure que le document que vous avez lu cet après-midi est tiré en fait de votre étude sur la réforme de la réglementation. Il n'y a pas de contradiction entre les deux documents.

M. Slater: Non, non . . .

M. Deniger: Quand avez-vous fait cela? Le document a été publié en 1981, mais quand le chapitre sur l'industrie aéronautique a-t-il été préparé?

Mr. Slater: I think that chapter would have been finally cleared by our council at its March, 1981, meeting, as I recall, and the publication took place as quickly thereafter as possible. Drafts would have been prepared before that, but the Council was engaged very actively in reviewing all of those materials and all the recommendations up to mid-March.

M. Deniger: Alors, on doit donc conclure que le chapitre qui s'intitule «Leçons à tirer de la réglementation aux États-Unis» a été préparé il y a environ un an?

Mr. Slater: I think that is quite fair, that the material available at the time of writing that was predated. That is correct, sir.

M. Deniger: Est-ce que les conclusions de ce chapitre préparé il y a un an, s'il était à refaire aujourd'hui, seraient les mêmes?

[Traduction]

M. Skelly: Est-ce qu'il peut donner plus de détails sur la présentation de M. Nowlan?

Le président: Quand ce sera votre tour, vous pourrez poser cette question.

M. Nowlan: En fait, je peux poser une question supplémentaire. J'étais en train d'y penser.

M. Skelly: Donnez-nous un exemple des routes au nord et des endroits en question dans les Maritimes.

M. Nowlan: Je ne sais pas si c'était les routes au nord. Mais à part cet accommodement pour ne pas diviser le marché, car il y a des gens qui trouvent le marché un peu petit, est-ce qu'il y avait d'autres accommodements ou d'autres ententes qui visaient à éliminer ou limiter la concurrence entre transporteurs, sans donner les détails ni la géographie.

M. Jenness: Nous parlions surtout de partager certains marchés et de ne pas entrer dans certains marchés.

M. Nowlan: Oui.

Le président: Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Slater, I only had the opportunity to read your document a few moments ago. You have left out a few paragraphs. It is unfortunate that the members of the committee did not have a copy of your comments earlier as this would have enabled us to read it more carefully and to ask more pointed questions.

However, I have had the opportunity of reading your paper on regulation reform and in particular the chapter on commercial aviation. I would have to conclude that the document you read this afternoon is drawn from your study on regulation reform. There is no contradiction between the two documents.

Mr. Slater: No, no . . .

Mr. Deniger: When did you do this? The document was published in 1981, but when was the chapter on the aeronautical industry prepared?

M. Slater: Je pense que le chapitre a été adopté par notre conseil à la réunion de mars 1981, si je ne m'abuse, et il a été publié aussitôt que possible. On aurait préparé des projets, mais le conseil était impliqué dans la révision de tous ces articles et de toutes ces recommandations jusqu'à la mi-mars.

Mr. Deniger: So we could assume that the chapter called "Lessons to be learned from American regulations" was prepared about a year ago?

M. Slater: Je pense que c'est juste, que les renseignements disponibles à la rédaction étaient antédats. C'est exact, monsieur.

Mr. Deniger: If the conclusions in this chapter which was prepared a year ago were to be rewritten today, would they be the same?

[Text]

Mr. Slater: Without redoing the work... I mean, one cannot be certain of the answer.

• 1610

What we do know, from some limited continuing contact with what is going on in the United States, is that there have been a number of factors operating on the airline industry in the United States and operating very intensively since we ourselves did the work. We have had a soft economy in the United States. They, in fact, have behind them most of the increases in energy prices to world levels; we have much of that ahead of us still. They have had the air controllers' strike. They have another 18 months, perhaps, of development of new types of aircraft and the prospect of new types of aircraft, and so on.

M. Deniger: Excusez-moi, monsieur Slater, de vous interrompre, mais la politique de réglementation américaine a été créée en 1978. En 1980, vous avez préparé un rapport favorable au phénomène de la déréglementation. Vous dites: Qu'il n'y a pas eu aux États-Unis, dans ces deux années-là, de concurrence dite destructrice. Et pourtant, monsieur Slater, ils ont perdu un demi milliard. L'industrie américaine a perdu un demi milliard, avec un marché qui est combien de fois plus grand que le nôtre? Quand on dit, monsieur Slater, qu'au Canada notre dixième ville c'est la 148ième ville aux États-Unis, ne trouvez-vous pas qu'on parle, en fait, de deux choses tout à fait différentes?

M. Slater: Non, non.

M. Deniger: Ne croyez-vous pas que ce que vous avancez est beau sur papier, mais qu'en pratique cela n'a pas de sens?

Mr. Slater: Mr. Chairman, I was trying to be fair and honest in my response to the original question. Let me go on, then.

Everybody knows that there are many factors that have affected the position of the U.S. airlines in the last two years in addition to the effects of deregulation, and that many of those things have, in fact, been elements leading to losses of the airline industry. So, to attribute losses in the airline industry in the United States to deregulation on the basis of the last two years' experience is patently a ridiculous position to take.

We also know that, at the very same time as there have been losses in some of the carriers in the United States, there are other carriers, many of whom were providing service at lower prices and lower rates, that are, indeed, making profits. They are operating in precisely the way one would expect in a competitive deregulated industry.

Therefore, since we on the one hand know that there are eight lines that are operating in a way you expect in a competitive industry and are making profits, and you know, at the same time, that there are many factors other than deregulation that are affecting the profitability of the overall industry, I think one has to be pretty careful here.

[Translation]

M. Slater: Sans refaire le travail... je crois qu'on ne peut en être certain.

Nous savons de nos relations quelque peu limitées avec les États-Unis, qu'il y a plusieurs facteurs importants qui jouent dans l'industrie aéronautique aux États-Unis, nous l'avons découvert quand nous avons fait le travail. On a une économie maléable aux États-Unis. Ils ont derrière eux la plupart des augmentations des coûts de l'énergie jusqu'au niveau mondial; des augmentations qui n'ont pas encore été imposées ici. Ils ont eu une grève des contrôleurs aériens. Ils ont peut-être encore 18 mois pour développer et essayer de nouveaux transporteurs et ainsi de suite.

Mr. Deniger: Excuse me for interrupting you, Mr. Slater, but American regulation policy was established in 1978. In 1980 you prepared a report in favour of de-regulation. You stated that in the United States in those two years there had been no destructive competition. And yet, Mr. Slater, they lost \$0.5 billion. The American industry lost \$0.5 billion in a market that is how much greater than ours? Mr. Slater, when you think that Canada's tenth largest city is the one hundred and forty-eighth largest city in the United States, do you not think that we are talking about two entirely different things?

Mr. Slater: No, no.

Mr. Deniger: Do you not think that what you are putting forward is nice on paper, but does not make any sense in practice?

M. Slater: Monsieur le président je voulais être juste et équitable dans ma réponse à la question originale. Permettez-moi de procéder.

Chacun sait qu'il y a plusieurs facteurs qui ont touché les transporteurs américains pendant ces deux dernières années en plus des effets des réglementations. Plusieurs de ces facteurs ont en effet contribué aux pertes dans l'industrie aéronautique. Alors, il serait ridicule de dire que la déréglementation est à la base des pertes dans l'industrie aéronautique américaine en se fondant deux années d'expérience.

Nous savons qu'en même temps que certains transporteurs ont enregistré des pertes aux États-Unis, il y avait d'autres transporteurs qui, en offrant des services à des prix plus bas, ont en fait tiré des profits. Ils fonctionnent de la manière exacte qu'on attendrait dans une industrie concurrentielle et déréglementée.

Donc, nous savons qu'il y a huit transporteurs qui fonctionnent de la manière prévue dans une industrie concurrentielle, mais même temps, comme vous le savez, il y a d'autres facteurs que la déréglementation qui jouent un rôle dans le profit de l'ensemble de l'industrie, et je pense qu'on doit être prudent ici.

[Texte]

We are not expert on the last 18 months of U.S. airline analysis. You are going to have, Mr. Chairman, as I understand it, expert U.S. people up here to speak to that experience. All I would say is that you must be awfully careful about imputing the losses of American airlines, taken as a group, in the last 18 months to deregulation. I think you cannot make that as a sound case.

M. Deniger: Alors, si c'est ridicule, monsieur Slater, vous allez me dire pourquoi que dans l'édition du 8 octobre 1980, *The Wall Street Journal* disait que la publicité à l'origine des guerres tarifaires a entretenu le mythe de la baisse des tarifs aériens... La réalité est toute autre. Les tarifs grimpent rapidement...

Vous avez un tarif New York-Côte Ouest: \$129; un tarif New York-Chicago: \$165. *The New York Times* du 12 octobre 1980 dit que la déréglementation a valu d'importantes réductions aux passagers ayant la bonne fortune de se déplacer entre deux grandes villes. Parallèlement, monsieur Slater, elle a imposé de sérieux désagréments aux usagers des petites villes.

• 1615

Et je continue. Dans l'édition de juin 1981, le *Transport World* dit et je le cite:

Les villes d'importance moyenne protestent contre les suppressions de service qui ont servi la déréglementation.

Dans *The Washington Post*, monsieur Slater, M. Casey qui est le président du conseil d'administration d'*American Airlines*, qui rêve justement de revenir à ce que c'était auparavant, donne comme exemple qu'un citoyen de Tulsa en Oklahoma paie \$230 pour se rendre à Los Angeles, alors qu'un citoyen de New York paie \$99. Alors, ma conclusion, monsieur Slater, est celle-ci, aussi ridicule que cela puisse paraître. Vous préconisez le même système pour le Canada, bien qu'aux États-Unis ils sont 200 et quelques centaines de millions, d'habitants, et qu'ici nous sommes à peine 20 millions dans un pays plus grand. Et ma crainte, et les transporteurs vont venir nous le dire si ce que j'avance est ridicule ou si c'est ce que vous avancez, c'est de savoir si ce seront seulement les grands centres urbains qui seront desservis... Quand je dis que Regina, qui est la dixième ville en importance, est cent-cinquantième aux États-Unis, et aux États-Unis vous avez des villes comme Tulsa, comme Oakland et comme Louisville au Kentucky qui sont moins bien desservies maintenant..., et quand mon critère principal est de m'assurer que les gens soient bien servis au Canada, je ne suis pas certain que ce soit si ridicule. Et je ne suis pas certain non plus que les prix, monsieur Slater, aussi important que cela puisse paraître pour vous, parce que c'est supposé être bien important pour les consommateurs et c'est vrai que c'est important pour les consommateurs..., mais si je n'ai pas à voyager par avion, vous pouvez exiger \$5 ou \$500 cela ne fait pas une grande différence. Et c'est cela ma crainte.

Alors, monsieur Slater, comme nous sommes devant une situation délicate, cette situation doit être analysée. Mais, je

[Traduction]

Nous ne sommes pas des experts en matière d'analyse de l'aviation américaine pendant les 18 derniers mois. J'ai entendu dire, monsieur le président, que les experts américains vont venir ici parler de cette expérience. Ce que je veux dire, c'est qu'on doit être très prudent avant d'attribuer les pertes de l'industrie aéronautique américaine aux 18 mois de déréglementation. Je ne pense pas que vous pouvez bâtir un cas solide.

Mr. Deniger: Well, if it is ridiculous, Mr. Slater, perhaps you can tell me why the October 8, 1980 issue of the *Wall Street Journal* stated that the advertising at the base of the tariff war maintained the myth about a decrease in air fares... reality is quite different, the fares have gone up rapidly...

There is a fare New York—West Coast; \$129; a New York—Chicago fare; \$165. The *New York Times* on October 12, 1980 stated that de-regulation had brought about major reductions in fares for passengers who had the good fortune to travel between two major cities. At the same time, Mr. Slater, it caused serious disruptions to users from small towns.

And I will continue. In the June, 1981 issue, *Transport World* said and I quote:

Medium-sized towns protest against the withdrawal of service caused by deregulation.

In the *Washington Post*, Mr. Slater, Mr. Casey, who is the chairman of the board of directors for American Airlines, who hopes to bring it back to what it was before, cites the example of a citizen in Tulsa, Oklahoma, who pays \$230 to go to Los Angeles, whereas a citizen of New York pays \$99. Hence my conclusion, Mr. Slater, as ridiculous as it may appear. You recommended the same system for Canada, even though there are 200-and-some million in the United States whereas we are scarcely 20 million and a much larger country. My fear, and the carriers will tell us which of our two opinions is ridiculous, is that only large urban centres will be served... when I say that Regina, which is our tenth largest city, and which is one hundred and fiftieth in the United States where you have towns like Tulsa, Oklahoma and Louisville, Kentucky, is better served now and when my main criterion is to be assured that people will be well served in Canada, I do not think this is ridiculous. And, Mr. Slater, I am also not certain about the prices, as important as this may appear to you, since it is supposed to be very important to the consumers and it is true that it is important for the consumers, but if I do not have to travel by air, you can ask \$5 or \$500 and it does not make a great difference. And this is my fear.

So, Mr. Slater, as we are in a delicate situation, this situation must be analyzed. But I am far from accepting the

[Text]

suis loin d'accepter les recommandations que vous avez avancées cet après-midi, bien que j'aurais aimé avoir plus temps pour les lire et les étudier. J'ai hâte d'entendre les représentants des deux transporteurs nationaux et des quatre transporteurs régionaux. Ils vont venir nous dire exactement quelle est la situation dans le monde réel de l'aviation canadienne.

Mr. Slater: Mr. Chairman, I am sure I can find quotes in *The Wall Street Journal* and *The Washington Post* too on the other side of this thing, so that does not settle the thing one way or another.

As for the quality of service, I am sure you can find examples in the United States of some small communities which have poorer service now than before, but you can also find examples of places that have good service. I fly in and out of Regina too, and I fly in and out of southern Alberta; and if anybody thinks we have great service in this country, just keep on flying in those areas. I know there are small carriers who would love to get a chance to have a decent crack at providing some of those local services and then expanding from there in a natural way into other things. I am not at all sure that it is a fair thing to take isolated examples in the United States and generalize from those to the Canadian situation.

I said, Mr. Chairman, that we do not hold ourselves out as experts on the last dozen or 15 months of the U.S. airline industry experience. We did look, in the course of doing our study, at the things carefully; we talked to a lot of people; we examined a lot of things; we tried to do it in a fair minded and careful way. From that base, I think our casual observation—and I say it is a casual observation—of the American scene since does not fundamentally undermine the judgments to which we came in the report, and that is as much as I can claim for our position.

Bob, do you have anything to add?

Mr. Jenness: Well, Mr. Chairman, I would only add that within the recommendations of the Council there is a specific provision for direct subsidies for communities that are remote and where in the minds of the general public there is a need for more service than would be available under competition.

Le président: Très brièvement, monsieur Deniger.

• 1620

M. Deniger: Oui, monsieur le président. Je n'ai même pas touché à la recommandation n° 16 qui voudrait en fait que les transporteurs canadiens aient toute liberté d'offrir les services aériens transfrontaliers ou internationaux et vice-versa.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wish we had an hour each—

The Chairman: You do not.

Mr. Benjamin: —to question these gentlemen.

[Translation]

recommandations that you have put forward this afternoon, although I would like to have had more time to read them and study them. I am anxious to hear the representatives from the two national and four regional carriers. They will tell us exactly what is going on in the real world of Canadian aviation.

M. Slater: Monsieur le président, je suis certain que je peux trouver des citations dans le *Wall Street Journal* et le *Washington Post* qui soutiennent le point de vue opposé, mais ça ne réglerait rien.

Au niveau de la qualité du service, je suis certain qu'on peut trouver des exemples de petites communautés aux États-Unis qui sont moins bien desservies qu'auparavant, et d'autres qui le sont même. Je voyage aussi en avion à partir de Regina et de l'Alberta du sud, et s'il existe des gens qui pensent que nous avons un bon service dans notre pays, ils n'ont qu'à aller là-bas. À mon avis, il y a de petits transporteurs qui aimeraient essayer de fournir ces services locaux et les élargir ensuite pour faire autre chose. Je ne pense pas que c'est juste de prendre des exemples américains isolés et faire des généralisations sur la situation canadienne.

J'ai dit, monsieur le président, que nous ne sommes pas des experts sur la situation de l'industrie aéronautique américaine pendant les douze ou quinze derniers mois. Au cours de notre étude, nous avons examiné ces choses très soigneusement, nous avons parlé à beaucoup de gens, nous avons examiné beaucoup de choses, nous avons essayé d'être justes et équitables. Je maintiens que nos observations sur la situation américaine ne sont qu'incidentes et ne changent pas fondamentalement les conclusions de notre rapport.

Bob, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Jenness: Alors, monsieur le président, je veux simplement ajouter qu'il y a une disposition particulière dans les recommandations du Conseil qui recommande de donner des subventions directes aux communautés qui sont isolées et qui sont censées avoir besoin de services qui ne sont pas disponibles en situation de concurrence.

The Chairman: Very briefly, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Yes, Mr. Chairman. I have not even touched on recommendation number 16 which suggests that Canadian carriers would be free to provide international or cross-border air services and vice versa.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais que chacun dispose d'une heure . . .

Le président: Ce n'est pas le cas.

M. Benjamin: . . . pour poser des questions à ces messieurs.

[Texte]

Let me start off by saying that many times I have been very pleased and excited by things that the Economic Council of Canada have said, but in this instance they have shot themselves in their collective foot. Comparing Canada and the United States, with our larger geography, harsher climate, and a tenth of the population, is the old apples-and-oranges thing.

Now, it seems to me that in the recommendations of the Council you have not taken into account the results of the kind of deregulation that you are recommending.

Let me illustrate—and, by the way, Mr. Slater mentioned Regina; well, we have worse schedules and fewer seats now with two competing airlines in Regina than we had with one. Now a third one is going to come in—

Mr. McRae: And they all arrive at the same time.

Mr. Benjamin:—and none of them is going to make a buck. For some reason or other, people who pronounce upon transportation policy in Canada from various sources seem to think you can have a champagne operation in a beer market.

Now, let us go into the problems of U.S. airlines—and they cannot be blamed on fuel prices: airline financial health slid in the fourth quarter of 1978 six months before fuel prices went up and a year before the recession and reduced traffic. I refer the Council, if you have not looked at it, to the *Morgan A. Brenner Associates, Rolson, Connecticut, Airline Deregulation: A Review After Two Years*, and their charts.

Now, let us go into some results of the recommendations that you have about deregulation and what has occurred in deregulation. You talk about fair flexibility when you are quoting the U.S. Deregulation Act of 1978, and price competition. What has been the result?—an unrestricted, deregulated coach economy fare, New York to Miami, 1,100 miles, \$77; but the same airline, New York to Charlotte, North Carolina, 537 miles, the fare is \$167. That is your fair flexibility, your price competition, your deregulation.

Let us translate that into Canadian dollars: \$201 Canadian dollars to fly 537 miles on Eastern Airlines, New York to Charlotte, North Carolina. What you suggest for deregulation, and our low-density routes—let us take Halifax to St. John's, Newfoundland, 545 miles: Today the Air Canada pricing formula, equal rates for equal distance, sets the fare at \$116, compared to \$201 with your deregulated, fare-flexibility, price-competition crap that we have had out of the U.S.

Mr. Chairman, let us take another look at the results of deregulation that happen to small and middle-sized cities. From Montgomery, Alabama, with only 258,000 people, all the way up to Akron, Ohio, with 657,000 people: per cent reduction in airline seats, 35 per cent in Montgomery; 53 per cent in Stockton, California; 37 per cent in Augusta, Georgia;

[Traduction]

Je veux commencer en disant que maintes fois j'ai été très impressionné et très intéressé par les déclarations du Conseil économique du Canada, mais cette fois-ci ils ont dit des bêtises. Essayer de comparer le Canada aux États-Unis quand nous avons un pays plus vaste, un climat plus dur, et un dixième de population, c'est comparer les pommes et les oranges.

Il me semble que le Conseil, en faisant ces recommandations, n'a pas tenu compte des résultats de la déréglementation que vous préconisez.

A titre d'exemple, M. Slater a fait mention de Regina, eh bien, maintenant quand il y a deux transporteurs qui se font concurrence à Regina, les horaires sont pires et il y a moins de place que lorsqu'il n'en existait qu'un. Maintenant il en y aura une troisième—

M. McRae: Et ils arrivent tous en même temps.

M. Benjamin: ... et aucun ne va en tirer profit. Pour une raison ou une autre, certains responsables de la politique canadienne du transport dans tous les secteurs ont des visions de grandeur.

On ne peut blâmer les prix du pétrole pour les problèmes des transporteurs américains, car les difficultés financières existaient au cours du dernier trimestre de 1978, six mois avant l'augmentation des prix du pétrole et une année avant la récession et la diminution du trafic. Si vous ne l'avez pas vu, je suggère au Conseil de lire *Morgan A. Brenner Associates, Rolson, Connecticut, Airline Deregulation: A Review After Two Years*, et de consulter les graphiques qu'on y trouve.

Maintenant examinons les résultats de vos recommandations sur la déréglementation. Vous parlez de souplesse et de concurrence de prix quand vous citez le *U.S. Deregulation Act of 1978*. Quel en a été le résultat? Un tarif ordinaire, non limité, et déréglementé de 77 dollars entre New York et Miami, soit un parcours de 1,100 miles. Mais le même transporteur exige un tarif de 167 dollars entre New York et Charlotte, North Carolina, un parcours de 537 miles. Où est votre souplesse, votre concurrence de prix, votre déréglementation?

Cela équivalait à 201 dollars canadiens pour parcourir 537 miles *Eastern Airlines*, entre New York et Charlotte, North Carolina. Faisons une comparaison en appliquant la déréglementation à une route isolée, disons Halifax à Saint John, Terre-Neuve, soit 545 miles. Selon le prix actuel basé sur la formule de prix Air Canada qui exige les mêmes taux pour la même distance, le taux est de 116 dollars alors qu'il en coûterait 201 dollars si on appliquait cette soi-disant déréglementation, souplesse et concurrence de prix qui existe aux États-Unis.

Monsieur le président, examinons encore une fois les résultats de la déréglementation dans les petites et moyennes villes. De Montgomery, Alabama, qui compte une population de 258,000, jusqu'à Akron, Ohio, qui a une population de 657,000: 35 p. 100 de réduction à Montgomery, 53 p. 100 à Stockton, Californie; 37 p. 100 à Augusta, en Georgie; 76 p.

[Text]

76 per cent in Kalamazoo, Michigan; Duluth, Minnesota; Akron, Ohio; Chattanooga, Tennessee.

• 1625

Now, to suggest that the same thing would not happen in Canada, with a much smaller market and a larger geography, is sheer delusion. If I were an anarchist, and I guess there is a little bit of anarchy in all of us, I would readily agree with some of your recommendations like number 50 so that several local, and the odd regional, carrier would go belly-up, and the biggies will gobble up all the rest and we would get back to one, two, or three at the most, carriers required to provide service to all areas of Canada in an equitable manner.

And may I make one further point? We run a little bus company in Saskatchewan. There was not any competition. Greyhound used to have the whole damn thing, and the routes they could not make money on they abandoned. We kicked them out. We run the bus lines, and the routes we make a good buck on cross-subsidize the routes that we lose our shirts on, but we find we provide a measure of equitable service to people all over the province.

Now, why did you specifically subsidize some area that is isolated or remote and make them the victims of public scrutiny and public condemnation about how they have to be subsidized? This is another form of co-operative federalism. Transportation is a natural monopoly; competition has no place in it. If it is logical to have competing airlines, it should be equally logical to have competing sewer and water systems, and highways, and telephone and power lines.

Mr. Chairman, I find this the most incredible presentation that I have seen in transportation in a long time.

Mr. Nowlan: I find it incredible, too.

An hon. Member: Do not blame me, I did not write it.

Mr. Benjamin: You know, I have to get this off my chest. What would be wrong with the nation as a whole sharing the costs of how we move our people and our goods, and routes that are profitable subsidize routes that are unprofitable?

If Air Canada and CP Air break even with the return that they require for further investment, plus the return required before investment, surely that is all we need. Surely, the transportation costs of moving people and goods in this country should be a relatively neutral factor, that we quit discriminating against people in this country because of where they happen to live, or we quit discriminating against people because of where the goods are produced. Surely the Council

[Translation]

100 à Kalamazoo, Michigan; Duluth, Minnesota; Akron, Ohio; Chattanooga, Tennessee.

Nous nous leurrerions si nous en arrivions pour autant à la conclusion que le même phénomène se produirait au Canada alors que notre pays représente un marché beaucoup plus limité et une étendue géographique beaucoup plus vaste. Si j'étais anarchiste, et je pense que nous le sommes tous un peu, je serais immédiatement d'accord avec une partie de vos recommandations, le numéro 50 par exemple, et je conclurais que plusieurs transporteurs locaux et l'un ou l'autre transporteur régional y laisseraient leur peau, que les grosses compagnies absorberaient toutes les autres et que nous nous retrouverions en fin de compte avec un deux ou au maximum trois transporteurs que nous chargerions de desservir d'une façon équitable toutes les régions du Canada.

Et si vous me le permettez, j'ajouterais encore quelque chose. Nous avons en Saskatchewan une petite compagnie d'autobus. Il n'y a à cet endroit aucune concurrence. Auparavant, tout appartenait à la Greyhound qui finissait toujours par abandonner les lignes qu'elle ne parvenait pas à rentabiliser. Nous avons mis la Greyhound à la porte. Nous avons maintenant des liaisons par autobus et les lignes rentables assurent le financement de celles qui nous font perdre notre chemise mais, l'un dans l'autre, nous pouvons conclure que nous assurons à l'échelle de toute la province un service relativement équitable.

Ceci dit, pourquoi subventionner en particulier une région isolée ou éloignée au risque d'attirer sur elle la vindicte du public? C'est une forme différente de fédéralisme coopératif. Le transport est un monopole naturel où la concurrence n'a pas sa place. S'il est logique d'avoir des compagnies aériennes qui se font concurrence, il devrait être aussi logique d'avoir des réseaux d'égout et d'adduction, des routes, des compagnies de téléphones et des compagnies d'électricité qui se font elles aussi concurrence.

Monsieur le président, la présentation que nous venons d'entendre est l'une des plus aberrantes qu'il m'ait été donné d'écouter depuis longtemps dans le domaine des transports.

M. Nowlan: Je pense comme vous.

Une voix: Ne me le reprochez pas, je n'y suis pour rien.

M. Benjamin: Je n'y peux rien, mais il faut que je vide mon sac. Qu'y a-t-il de mal à demander à toute une nation de partager le coût d'un système de transport, qu'il s'agisse de passagers ou de marchandise, et de faire en sorte que les lignes rentables subventionnent celles qui ne le sont pas?

Si Air Canada et CPR arrivent à s'en tirer et obtiennent les revenus dont elles ont besoin pour investir, ainsi que les revenus dont elles ont besoin avant d'investir, il ne nous en faut pas plus. Il est évident que le coût du transport du fret et des passagers au Canada devrait être un facteur relativement neutre et il est incontestable que nous devrions cesser de faire preuve de discrimination à l'égard de nos propres nationaux pour l'unique raison qu'ils habitent là où ils habitent, et la

[Texte]

could have had the depth to look into this nature of our land instead of going into this traditional, conventional wisdom of transportation economics which does nothing more than hurt people.

Mr. Chairman, markets are better than regulations, says Mr. Slater. Well, in small markets like Canada, I defy the Council to illustrate where markets are better than regulations without hurting a helluva lot of people scattered in a lot of areas of this country.

The Chairman: With that decrying, I think I will give the witness a chance to answer. I might say I am pleased to know, Mr. Benjamin, that you are not an anarchist.

Some hon. Members: He is not alone.

Mr. Slater: Mr. Chairman, first of all, a general observation. The general observation is that there are some places in this country, including transportation where a fair bit of deregulation has in fact taken place. That includes some of what we have had. Our airlines are less regulated now than they were, and I think many people would argue that, in fact, the results we have had so far have been, in general, beneficial rather than detrimental. Second, if you make a comparison of Canadian railroads in moving freight versus American railroads in moving freight, this country has had far more experience in going the competitive and less regulated route.

There is no question at all but what our railroads are doing a better job at less cost than the American railroads are doing. So we do have examples in this country in which we ourselves have gone the route of cutting down on regulation—very much to our benefit. So I think the first thing I would say with respect to airline regulation is, let us look in a positive way at where deregulation or thinning down regulation may help do part of the job for us. We believe there are a lot of areas where that is possible.

We do not say that deregulation is the answer to everything. It may very well be that some people prefer a cross-subsidization system within enterprises, and things of that sort, as against subsidization. I can understand that; but I think cross-subsidization is sometimes used to throw sand in people's eyes. You want to look pretty hard at how much cross-subsidization you are getting; what you are paying for it, and who is paying for what in the course of this. Oftentimes you find that the actual results of a cross-subsidization system are not all that hot and in fact are not producing all that great a set of benefits, and they are very costly, indeed, to the Canadian economy.

[Traduction]

chose n'en est pas moins vraie à l'égard du transport du fret. Le conseil n'aurait pas dû manquer de tenir compte du caractère propre de notre pays au lieu de céder à la sagesse traditionnelle et classique d'une économie des transports qui a pour seul résultat de léser l'individu.

Monsieur le président, le marché est préférable à la réglementation nous dit M. Slater. Je vous dirai quant à moi que, dans le cas de petits marchés comme celui du Canada, je mets le conseil au défi de prouver que les forces du marché sont préférables à une réglementation sans pour autant léser un nombre incroyable de gens disséminés aux quatre coins du pays.

Le président: Après avoir entendu cette plainte, je pense que je vais donner au témoin la possibilité de répondre. J'ajouterais que je suis fort aise, monsieur Benjamin, de savoir que vous n'êtes pas un anarchiste.

Des voix: Il n'est pas le seul.

M. Slater: Pour commencer, monsieur le président, permettez-moi une observation d'ordre général: il est des secteurs de notre pays, dont celui du transport, qui ont connu une certaine dose de déréglementation. Cette déréglementation s'est déjà en partie produite. Nos compagnies aériennes sont à l'heure actuelle beaucoup moins réglementée que jadis et nombreux seraient ceux qui soutiendraient le fait que les résultats enregistrés jusqu'à présent ont été plus souvent positifs que négatifs. En second lieu, si nous parlons du transport du fret et si nous comparons le réseau ferroviaire canadien au réseau américain, nous pouvons conclure que notre pays a une bien plus vaste expérience que son voisin pour ce qui est d'un libre marché parfaitement concurrentiel et bien moins réglementé.

Il ne fait pourtant aucun doute que nos compagnies ferroviaires donnent de meilleurs résultats et coûtent bien moins cher que leurs homologues américains. Nous avons dès lors au Canada certains exemples de déréglementation qui se sont révélés profitables. Ainsi, pour ce qui est de la réglementation des transports aériens, il nous faudrait à mes yeux en premier lieu étudier de façon positive les autres cas de déréglementation ou d'assouplissement de la réglementation, ce qui nous faciliterait la tâche. Il y a du moins à notre avis toute une série de secteurs où la chose serait parfaitement possible.

Nous ne prétendons pas pour autant que la déréglementation soit une panacée. Il se pourrait fort bien que certains préfèrent un système d'interfinancement entre entreprises, par exemple, au lieu d'un régime de subventions. Cela, je le comprends parfaitement; toutefois, j'imagine que l'interfinancement est parfois utilisé pour jeter de la poudre aux yeux des gens. Il faut avoir l'oeil très exercé pour découvrir la véritable ampleur de l'interfinancement: combien cela vous coûte-t-il et qui paie quoi. Bien souvent, on se rend compte qu'en définitive l'interfinancement n'est pas tellement intéressant et ne produit pas des résultats phénoménaux; au contraire, cette solution est extrêmement coûteuse pour l'économie canadienne.

[Text]

So I guess all I would plead with you, Mr. Chairman, and your committee, is to look in a hard-nosed way at the cross-subsidization issues. It may very well be that some mix of explicit subsidization and cross-subsidization would be a part of our ongoing way of doing things.

I cannot argue with Mr. Benjamin on particular fare comparisons for particular distances—taking particular pairs of cities and distances in the U.S. and in Canada; I cannot argue with him on that and so there is no point in my taking him on. If, indeed, the evidence—not just isolated evidence or just temporary evidence—is quite clear, when put onto a fair basis of comparison, that indeed we are getting for comparable levels of service, comparable qualities of service, cheaper service than other people, then I think we should be thankful that we are getting it. However, I would want to be convinced that those comparisons are not just temporary ones, not just isolated examples; that in fact when you take a hard look and you make a hard projection of what fares will be in this country when we get the domestic price of oil and gas and kerosene up to world levels, as we are committed to under the schedules. Make that comparison. I would want to be convinced that you took good operations in Canada, well-managed competitive airline operations, and put them up against their opposite numbers in the United States. I guess I would want to be convinced that our fellows are in fact that much better than those fellows. Southwest Airlines in Texas is one that you ought to sort of have a look at; they are providing in quite a large land area a service which is, I am told, of very high quality, doing it at something like 70 per cent of the cost of other people. They seem to be very happy with it and making money to boot.

The Chairman: Thank you, thank you Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Benjamin, on a—

The Chairman: I will put you down on the second round, Mr. Benjamin. You have already extended your time.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the witness should know that the operating expenses for available ton-miles in United States currency for Air Canada is \$41.9; for U.S. mainline carriers it is \$52.4. He should also know that just today Air Canada was awarded the world medal for proficiency, chosen by a consensus among members of the world airline community for a consistent record of excellence over the years in achieving maximum productivity, fleet management, operations management, on-time performance; it continually ranks amongst the highest of all airlines in North America. Do not tell me about a jerkwater outfit in Texas, which is not any bigger than Saskatchewan.

The Chairman: Order, order! Mr. Mayer.

[Translation]

Je vous demande dès lors simplement, monsieur le président, de faire en sorte que le comité étudie vraiment de très près la question de l'interfinancement. Il se pourrait fort bien qu'à l'heure actuelle nous ayons en réalité un mélange d'interfinancement et de subventions avoués.

Je ne saurais discuter avec M. Benjamin de certaines comparaisons entre lignes, notamment entre certaines dessertes aux États-Unis et au Canada. Je ne saurais en discuter et il ne sert donc à rien que je le fasse. Si de fait les preuves sont là, et pas seulement dans un cas isolé ou dans des circonstances passagères, si vraiment la comparaison permet de le prouver, à ce moment il est certain qu'à service égal, à qualité de service égal, nous payons moins cher que d'autres et, je suppose qu'en toute justice nous devrions en être reconnaissants. Toutefois, j'aimerais être convaincu que ces comparaisons portent sur des cas qui ne sont pas que temporaires ou isolés; j'aimerais que cela soit prouvé par un examen approfondi et par un calcul précis de la structure tarifaire que nous connaissons au Canada lorsque le prix du pétrole, du gaz et du kérosène aura rejoint le prix mondial comme cela devrait se produire selon les plans. Je vous en prie, faites ces comparaisons. Je ne demanderais pas mieux que d'être persuadé que les activités dans le secteur aéronautique au Canada sont saines, que les compagnies aériennes sont concurrentielles et bien gérées et qu'on puisse ainsi les comparer à leurs homologues américaines. Je ne demanderais pas mieux je pense que d'être persuadé que nos compatriotes sont bien mieux traités que leurs voisins. Vous devriez par exemple examiner le cas de la *Southwest Airlines* au Texas: Cette compagnie dessert un vaste territoire et assure, me dit-on, un service de qualité exceptionnelle moyennant un coût d'exploitation qui ne représente que 70 p. 100 de celui d'autres compagnies. Voilà une compagnie aérienne qui semble s'en tirer fort bien et qui, en plus, fait des bénéfices.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur Benjamin, je voudrais...

Le président: J'inscris votre nom pour le deuxième tour, monsieur Benjamin. Vous avez déjà utilisé plus que votre temps de parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, notre témoin devrait savoir que les frais d'exploitation d'Air Canada par millionne disponible est de \$41.9 américains contre \$52.4 pour les principaux transporteurs américains. Il devrait également savoir que pas plus tard qu'aujourd'hui, Air Canada a reçu un prix d'excellence décerné à la très grande majorité par les milieux aéronautiques du monde entier; cette mention vient récompenser l'excellente performance enregistrée depuis des années par cette compagnie tant au niveau de la productivité, de la gestion de sa flotte, de la gestion de ses activités que de son respect des horaires; Air Canada est depuis très longtemps l'une des compagnies aériennes nord-américaines les mieux cotées. Et ne venez pas me parler de l'une ou l'autre petite compagnie de quatre sous desservant le Texas qui, après tout, n'est même pas plus grand que la Saskatchewan.

Le président: Je vous en prie, à l'ordre. Monsieur Mayer.

[Texte]

[Traduction]

• 1635

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. I am like you; I would just as soon stay away from the political or the philosophical end of the thing and talk about some of the specifics in your studies.

Mr. Benjamin: It is transportation economics.

Mr. Mayer: And that is exactly what I would like to talk about is transportation economics or economics and ask you this specifically. In your study did you take a look at the way the country is divided into regions and look at why it should be divided at Winnipeg presently, or what would happen if the region was divided at Toronto and we had two regionals west of Toronto and two regionals east of Toronto, for instance, instead of having three in the area west of Winnipeg, and one west of Winnipeg, to come up with some kind of a comparison? Is that the way you went at making your own recommendations on deregulation?

Mr. Slater: Bob, could you answer that?

The Chairman: Mr. Jenness.

Mr. Jenness: We did not specifically look at what would happen if you changed the specific regional locales. We did look, however, at the point-to-point operations of the carriers. I might, incidentally, indicate that while Canada is admittedly one-tenth the size of the United States, because of the concentration of communities along the southern border Canada has something in the order of 2.7 passenger trips per person/per year as against 3.0 passenger trips per person/per year in the States. So the density of traffic is quite comparable.

Mr. Mayer: Could I ask you if that study told us how far the trip is?

Mr. Jenness: Yes, we do have figures on that and I believe there is a publication to be issued soon by the Department of Consumer and Corporate Affairs which documents a lot of this kind of quantitative evidence. Canadian travellers, by and large, go further distances than in the States.

Mr. Mayer: Then let me ask you, in terms of the study you did to come up with these recommendations did you for instance...? We were told this morning that a meal on the Toronto to Montreal flight was costed at something like \$50. Did you people look...? You are saying that deregulation would help to bring down fares and that people are interested in price competition as opposed to service competition or non-price competition or however you want to frame it. Did you look at some of the factors there that are included? Have you got some information you could give the committee in terms of the cost of some of the amenities or some of the services that are provided now?

Mr. Slater: Mr. Jenness.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. Je suis un peu comme vous, je préférerais laisser de côté l'aspect politique et philosophique des choses pour parler plutôt des éléments concrets de vos études.

M. Benjamin: Il s'agit de l'économie des transports.

M. Mayer: Et c'est exactement ce dont je veux parler: l'économie des transports. Dans le cours de votre étude, avez-vous examiné de quelle manière notre pays était divisé en régions et vous êtes-vous demandé pourquoi la ligne de démarcation actuelle doit passer par Winnipeg. En d'autres termes, que ce passerait-il si la ligne de démarcation passait par Toronto et si nous avions, à l'Ouest de cette ville, deux transporteurs régionaux et la même chose à l'Est, par exemple, au lieu d'avoir comme c'est le cas pour l'instant trois transporteurs régionaux à l'Est de Winnipeg et un à l'Ouest de Winnipeg, afin de pouvoir faire une comparaison valable? Avez-vous procédé de cette façon lorsque vous avez entrepris de formuler vos recommandations en matière de déréglementation?

M. Slater: Bob, pourriez-vous répondre à cette question?

Le président: Monsieur Jenness.

M. Jenness: Nous ne nous sommes pas particulièrement demandés ce qui se passerait en cas de modification de la distribution des transporteurs régionaux. Toutefois, nous avons étudié la question des lignes desservies par les transporteurs. En passant, je relèverai que même si le Canada équivaut apparemment à un dixième des États-Unis, il n'en reste pas moins que, à cause de la concentration des agglomérations le long de la frontière méridionale de notre pays, nous enregistrons au Canada environ 2.7 voyages par personne par an contre 3 voyages par personne par an aux États-Unis. Dès lors, la densité des déplacements individuels par voie aérienne est relativement comparable.

M. Mayer: Cette étude donne-t-elle également une indication de la distance parcourue par voyage?

M. Jenness: Oui, nous avons des chiffres à ce sujet et je pense que le ministère de la Consommation et des Corporations va très prochainement publier à ce sujet un document statistiquement très détaillé. En règle générale, les Canadiens font des voyages plus longs que les Américains.

M. Mayer: Toujours en ce qui concerne votre étude, celle qui vous a permis de formuler vos recommandations, j'aimerais savoir... On nous a dit ce matin qu'un repas servi sur la ligne Toronto-Montréal était facturé à environ \$50. Avez-vous envisagé...? Vous prétendez que la déréglementation contribuerait à faire baisser les tarifs et que ce qui intéresse les gens, est avant tout la concurrence au niveau des prix plutôt que la concurrence au niveau des services, quelle que soit la façon dont on pourrait présenter les choses. Avez-vous envisagé certains des facteurs qui entrent en jeu? Pourriez-vous nous dire par exemple ce que coûte certains des services ou certains des autres avantages qui sont fournis actuellement?

M. Slater: Monsieur Jenness.

[Text]

The Chairman: Mr. Jenness.

Mr. Jenness: I might say, Mr. Chairman, that getting at the individual costs is a highly complex problem. Those figures, such as they are available, are usually on a privileged basis, and the cost figures as well as the profit figures are obtainable only from the Air Transport Committee of the CTC.

We tried very hard to get cost figures, profit figures and the like. We were restricted by the Air Transport Committee, at the request of the carriers, from getting all but certain kinds of quantitative evidence having to do with revenue per ton-mile and so on. We had none of the specifics with respect to individual meals, but what we do have and did have are aggregate-of-cost data on a per-mile basis or on a per-employee basis.

Mr. Mayer: When you say aggregate, what does that include?

Mr. Jenness: It is provided by the carrier as part of the justification for rate renewals and it usually is in terms of cost per passenger-mile. It is an aggregative figure that is made available to the Air Transport Committee. We assume that it covers maintenance costs. It covers management costs; it covers meals; it covers fuel; it covers all costs.

• 1640

The Chairman: Mr. Slater.

Mr. Slater: My point, Mr. Chairman, is that it is very difficult for somebody on the outside to get this detailed information. Mr. Jenness indicates we, in the end, were prepared, in effect, to take a formal complaint against the authorities in order to try to get information. In the end, the Air Transport Association of Canada arranged, through a co-operation, for certain information to come available. The only other thing I could say is if Air Canada is paying \$50 a meal for the meal they serve between Toronto and Montreal, they are being rooked!

Mr. Mayer: That was not the point; I think the point was being made that the cost, the opportunity cost of putting in seats and the whole package taken together, or the foregone revenue you would get by taking out the galleys and putting in seats, amounted to, when you worked it out, \$50 a meal. But let me pursue this a little further because as much as my philosophical bent would lead me to agree generally with your statements about deregulation, I am a little bit concerned about the method that you used from a scientific point of view to come up with your recommendations. It seems to me that unless you can break out some of those costs that you have in the aggregate figure and you make some assumptions about the elasticity of demand or the lack of, or thereof, where is your cold, hard evidence for making the recommendations?

Mr. Slater: Well, let me put it this way. I think we had enough analysis of airline data—Canada to the United States, but we would like to have more on the Canadian side. We were inhibited on the analysis of the Canadian side by the lack of

[Translation]

Le président: Monsieur Jenness.

M. Jenness: Je dirai, monsieur le président, que la détermination du coût de ces services est extrêmement complexe. Ces chiffres, quand ils existent, sont généralement communiqués à titre tout à fait privilégié—je parle notamment des chiffres relatifs aux frais d'exploitation et aux bénéfices—et seulement par le Comité des transports aériens de la CCT.

Nous nous sommes vraiment efforcés d'obtenir les chiffres qui nous intéressaient en matière de frais d'exploitation et de bénéfices. Toutefois, le Comité des transports aériens s'est refusé, à la demande des transporteurs, de divulguer toutes ces données chiffrées à l'exception de certaines statistiques relatives aux recettes par mile-tonne notamment. Pour ce qui est des repas, par exemple, nous n'avons pu obtenir aucun détail, mais nous pouvons toutefois disposer des chiffres globaux sur les frais d'exploitation par mille parcouru ou par employé.

M. Mayer: Lorsque vous parlez des chiffres globaux, qu'entendez-vous par là?

M. Jenness: Ce sont les chiffres soumis par le transporteur à l'appui d'une demande de relèvement des tarifs et qui sont généralement exprimés en mille-passager. Il s'agit d'un chiffre global qui est soumis au Comité des transports aériens. Nous présumons que cela couvre les frais d'entretien, de gestion, de repas, de carburant et tous les frais accessoires.

Le président: Monsieur Slater.

M. Slater: Je crois qu'il est très difficile, monsieur le président, pour quelqu'un qui vient de l'extérieur d'obtenir des renseignements aussi détaillés. D'après M. Jenness, nous étions à la fin prêts à déposer une plainte officielle contre les autorités afin de pouvoir obtenir des renseignements. A la fin, l'Association du transport aérien du Canada s'est arrangée pour que certaines informations soient mises à notre disposition. La seule autre chose que je peux dire, c'est que si la société Air Canada paie \$50 pour le repas qu'elle sert entre Toronto et Montréal, elle se fait avoir!

M. Mayer: Là n'est pas la question; ce qu'on essayait de dire, c'est que le coût de l'installation de nouveaux sièges, et du reste, le revenu prévu que vous obtiendriez en enlevant les cuisines et en installant des sièges, s'élevait à \$50 par repas. Mais laissez-moi poursuivre un peu plus loin, car même si par principe je serais plutôt enclin à accepter vos déclarations sur la déréglementation, j'ai quelques doutes sur le caractère scientifique de la méthode que vous utilisez pour les présenter. Il me semble en effet, qu'à moins de ventiler certains coûts qui figurent dans les chiffres globaux et d'émettre certaines hypothèses sur la souplesse ou l'absence de la demande, vous ne disposez pas de preuves rigoureuses pour faire ces recommandations.

M. Slater: Permettez-moi de présenter la chose de cette manière. Nous avons réussi à faire une bonne analyse des données que nous possédions sur les compagnies aériennes—Canada-États-Unis, mais nous aimerions avoir davantage de

[Texte]

data that were made available to us—very much so. But on the basis of the body of data we have, and we have lots on the American side—far more on the American side than we have on the Canadian side, I might add—we felt that we were able to get a good enough analysis of the differences in costs under various kinds of regulatory regimes to have a fair bit of confidence in the proposition that the less regulated and more competitive arrangement would, in fact, give you significantly lower costs. There is lots of evidence about types of aircraft and operating costs and fuel costs and so on. There is lots of that sort of information available, particularly in the United States—less of it available in Canada.

Mr. Mayer: So what you are saying is that you think, in most cases—I do not know how much time I have left, Mr. Chairman—

The Chairman: Two minutes.

Mr. Mayer: —that you can transpose the information, the actual data from the American situation to Canada and make it work. Now, I would—

Mr. Slater: No, I—

Mr. Mayer: —in some ways question that because the Americans fly out of a system that involves hubs; they fly north and south, east and west—St. Louis, and you talk about Texas, you talk about Dallas . . . We really do not have that kind of a situation, except maybe for a place like Calgary, and it seems to me that unless you have some better access to information in terms of the Canadian experience, I am not so sure that I would go along in simply saying that—

Mr. Slater: I understand that and I am quite in sympathy with your remark. Let me simply say, we did the best we could with the kind of data that are available. You know something about the kinds of aircraft and what they cost and what the amortization is and that sort of stuff; you know the price of fuel, you know what their fuel characteristics are—those two things alone cover quite a lot of things. You know what pilots cost, you know what stewardesses cost, you know how many of them there are. You can get a ballpark figure out of that sort of information. It is true that more refined information on fringes and elements and particular information about the details of flight patterns and things of that sort would help, there is no question about that. But I really do not believe that the information we had was so inadequate as to lead us, and our analysis so inadequate, that the general judgments we had on costs—in those we were mislead. And that is, I think, the best I can say. Bob, can you add anything?

Mr. Jenness: I would only add one observation, Mr. Chairman, that there is a danger of getting into a Catch-22 situation. You have a few carriers in Canada, they deem their internal cost and revenue information as proprietary. We have said in the analysis that the burden of proof should be on the regulated to establish that they ought to be regulated in the public interest. If you cannot get the information, you may be stuck in this kind of a bind.

[Traduction]

données sur le côté canadien. Ce qui nous a ralenti dans l'analyse du côté canadien, c'est l'absence de données disponibles. Mais en nous fondant sur les données dont nous disposons—et nous en avons beaucoup sur le côté américain—nous avons estimé que nous pouvions obtenir une analyse assez valable des différences de coûts selon les divers régimes de réglementation, et affirmer qu'un arrangement comportant moins de réglementation et plus de concurrence entraînerait moins de frais. Il y a beaucoup d'informations sur les types d'aéronefs, les coûts d'exploitation, les frais de carburant etc. Ce genre d'information est tout à fait disponible, notamment aux États-Unis, un peu moins au Canada.

M. Mayer: Donc en fait vous voulez dire que dans la plupart des cas—je ne sais pas combien de temps il me reste . . .

Le président: Deux minutes.

M. Mayer: —vous pouvez transposer les renseignements, les données réelles de la situation américaine au Canada, et cela fonctionne.

M. Slater: Non.

M. Mayer: Je conteste cela d'une certaine façon, étant donné que chez les Américains, il y a des centres de rayonnement, ils volent du nord au sud et d'est en ouest—de St-Louis, et ensuite du Texas, de Dallas. Ce n'est vraiment pas le genre de système que nous utilisons, excepté peut-être pour un endroit comme Calgary, et il me semble que, à moins d'avoir un meilleur accès aux renseignements canadiens, je me permettrais de dire . . .

M. Slater: Je vous comprends tout à fait et je suis d'accord. Permettez-moi de dire tout simplement que nous avons fait de notre mieux avec les données dont nous disposions. Cela permet de savoir quelque chose sur les aéronefs qui existent, ce qu'ils coûtent, quel est leur amortissement etc. Cela permet de savoir le prix du carburant, et ces deux dernières éléments couvrent déjà beaucoup de choses. Cela permet également de savoir ce que coûte un pilote, ce que coûtent les hôtesses, combien il en faut. Ces renseignements vous donnent un chiffre global. Évidemment, il ne fait pas l'ombre d'un doute que des renseignements plus détaillés sur les éléments marginaux, sur les types de vol et ce genre de chose aideraient. Mais je ne pense pas pour autant que ceux dont nous disposions étaient inappropriés au point de nous induire en erreur, de fausser notre analyse, de distordre les jugements généraux que nous avons émis sur les coûts. C'est tout ce que j'ai à dire. Bob, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Jenness: Juste une remarque monsieur le président, c'est que l'on court le risque de tomber dans la situation du *Catch-22*. Quelques compagnies aériennes au Canada estiment que tous les renseignements sur leurs frais internes et leurs recettes sont confidentiels. Nous avons dit, dans l'analyse que nous avons faite, que c'est l'entreprise voulant être réglementée qui devait prouver qu'elle devait l'être dans l'intérêt du public. Si vous ne pouvez pas obtenir les renseignements voulus, vous allez peut-être vous retrouver coincés.

[Text]

• 1645

Mr. Mayer: May I ask one final, brief question, Mr. Chairman?

The Chairman: Final question.

Mr. Mayer: It has to do with what we were told this morning by the Bureau of Competition Policy. They said that the economies of scale for regionals were reached very quickly in terms of the number of aircraft. They suggested six aircraft, and I think they suggested three for locals. I gather that is the kind of information we would have to get from the United States. Does that square with the kind of information you people obtained and worked with in coming up with your recommendations here?

Mr. Slater: We did have some evidence of that sort. I cannot give you the precise numbers, but you do get some pretty economic performances at fairly small numbers of aircraft. I believe that is so.

Mr. Mayer: Mr. Chairman, I would be interested in knowing what the Economic Council thought of that specifically, if they have that information available later, because I think that is significant in terms of some of the things we are going to hear throughout the next month.

The Chairman: Can you make that information available?

Mr. Slater: We would make available to you any research information we have on that subject. We will send it to your staff, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Slater. Thank you, Mr. Mayer.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord dire aux témoins que j'ai la nette impression qu'ils sont tout à fait partiaux en faveur des transporteurs locaux pour ce qui est du processus initial de déréglementation. Enfin, d'après la lecture rapide du document qui nous a été remis au tout début de la réunion, j'ai l'impression que vous considérez le transporteur local comme instrument privilégié ou favori pour mettre en branle ce processus de déréglementation que vous préconisez ou que vous recommandez, en fait . . . Pouvez-vous nous dire si c'est le cas, si j'ai bien exprimé votre point de vue? Pourriez-vous élaborer sur les raisons qui vous motivent à prendre cette position en faveur des transporteurs locaux qui, jusqu'à maintenant, à toutes fins pratiques, semblaient avoir été oubliés un peu par tout le monde?

Mr. Slater: Mr. Chairman, I think the position our council took was that their appreciation of the situation was that Air Canada is in quite a strong position, not only because of its status but also because of its relationship to government financing and things of that sort. Canadian Pacific certainly could be regarded as in a strong position, and that would really depend upon whether that corporate conglomerate wanted to

[Translation]

M. Mayer: Puis-je poser une dernière question, monsieur le président?

Le président: Ce sera la dernière.

M. Mayer: Ma question porte sur ce qui a été dit ce matin par le Bureau de la politique de la concurrence. Les responsables de ce bureau nous ont dit que les économies d'échelle touchant les entreprises régionales étaient très rapidement atteintes en ce qui concerne le nombre des avions. Ils ont parlé de six avions et de trois pour les compagnies locales. Je suppose que nous devrions obtenir ce genre d'information des États-Unis. Cela correspond-il aux renseignements que vous avez obtenus et sur lesquels vous vous êtes fondé pour rédiger vos recommandations?

M. Slater: Nous avons effectivement des renseignements de ce genre à notre disposition. Je ne peux pas vous donner les chiffres précis, mais la rentabilité est certaine avec un nombre relativement peu élevé d'avions. Je pense que c'est le cas.

M. Mayer: Monsieur le président, j'aimerais connaître les vues du Conseil économique à ce sujet, même s'il ne nous donne ces renseignements que plus tard, car je pense que cela est très important pour ce que nous allons entendre tout au long du mois.

Le président: Pouvez-vous nous donner ce genre d'information?

M. Slater: Nous mettrons à votre disposition toute information que nous avons à ce sujet. Nous l'expédierons au greffier, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Slater. Merci, monsieur Mayer.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

I would first of all like to say to the witnesses that I have the feeling that they are not being objective, that they are favouring the local carriers as far as the initial process of deregulation is concerned. Moreover, according to the paper that has been given to us at the beginning of the meeting and which I have rapidly read, I have the impression that you consider the local carrier as a privileged instrument to trigger this deregulation process that you contemplate or that you recommend in fact. Can you tell us if this is the case, if I have clearly expressed your point of view? Could you elaborate on the reasons that account for your attitude in favour of the local carriers which, up to now, for all practical needs, had been forgotten by almost everybody?

M. Slater: Monsieur le président, je crois que notre conseil a estimé qu'Air Canada occupait une position de force, non seulement en raison de son statut particulier mais en raison également de son financement public et ainsi de suite. Le Canadien Pacifique pourrait également être considéré comme occupant une position de force, mais il s'agit de savoir si cette société désire utiliser sa force financière, ce qui ne fait aucun

[Texte]

use its financial strength, which is undoubted, to back its airline rather than something else. Some of the regionals, Pacific Western, for example, are also in a strong position, Pacific Western having the backing of the Alberta government. Saskatchewan has also shown considerable interest in getting the province into the airline business, as I understand it.

So as we looked at the thing, it did seem to us that perhaps the side of the industry which in a sense needed encouragement—and we did not think of it as a bias but a kind of assessment of the comparative strengths and financial strengths—was indeed the smaller carrier, that the medium-sized carrier needed some encouragement against the biggest ones during this period of transition. That is also compatible with getting the best one could hope to get out of the smaller carrier in the local service and smaller communities which Mr. Benjamin spoke of. And we had a belief that indeed, and there are already some examples in this country, some pretty decent results can come out of that. That was our assessment of the reality of the Canadian situation and the Canadian needs at this time; I do not think anything more than that.

Le président: Monsieur Corbin.

• 1650

M. Corbin: Merci. Je vais passer donc à un autre aspect des solutions envisagées par le Conseil.

Si la politique qui nous est présentement proposée, pas vos options, mais la politique du gouvernement, devait être recommandée au Conseil des ministres par le Parlement et si elle devait demeurer inchangée, à votre avis, la tâche de la Commission canadienne des transports serait-elle allégée ou davantage compliquée? Est-ce que la Commission aurait plus de pouvoirs arbitraires ou moins de pouvoirs arbitraires? Le processus décisionnel serait-il ralenti ou accéléré? Avez-vous réfléchi à ces conséquences?

The Chairman: Mr. Slater.

Mr. Slater: I am not sure I can answer that question because I do not know enough about the intricacies of CTC hearings. My impression, Mr. Chairman, is that the CTC is mindful of some gradual process of increasing competition, and it would seem to me that under the ministry's paper—I do not believe it is the government's paper—a great deal is going to depend upon how rigid that set of restrictions is, how difficult it is going to be for somebody to move from one category to another. You cannot tell that from the paper itself. It could be a pro-competitive position or it could be very much a status quo position. My reading of it was that it was very much a status quo position kind of freezing the structure.

But also, Mr. Chairman, and this concerns me, we are not going to escape competitive pressures arising. It is going to drive the competitive pressures in particular directions—maybe more free booze and headsets and less reducing the

[Traduction]

doute, pour défendre sa flotte commerciale plus que toute autre chose. Certaines des autres compagnies régionales telles que *Pacific Western*, par exemple, occupent également une position de force puisque cette compagnie bénéficie de l'appui du gouvernement de l'Alberta. La Saskatchewan a également manifesté un intérêt considérable pour se lancer dans cette branche, si j'ai bien compris.

Donc, lorsque nous avons étudié le problème, il nous a semblé que le secteur d'activités qui, en fait, nécessitait un certain encouragement—et ce n'est absolument pas un préjugé favorable de notre part, mais le résultat d'une évaluation des forces en présence—c'était le petit transporteur; nous avons également estimé que les transporteurs moyens avaient besoin d'un encouragement par rapport aux grosses compagnies aériennes au cours de cette période de transition. Nous avons également pensé qu'il était préférable de tirer le meilleur parti possible des petits transporteurs desservant les petites collectivités, dont parlait M. Benjamin. Et nous avons estimé qu'en fait, et il en existe déjà quelques exemples dans ce pays, on pouvait obtenir des résultats assez satisfaisants. Voilà comment nous avons évalué la situation canadienne et les besoins du Canada en ce moment; c'est tout ce que je pense à ce sujet.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you. So, I am now going to talk about another aspect of the solutions contemplated by the council.

If the policy that is proposed to us, and I am not talking about your recommendations but about the governmental policy, should be forwarded to the Cabinet by Parliament and if it should stay as it is, would the work of the Canadian Transport Commission be reduced or become even more complex? Would the commission have more arbitrary powers or less? Would the decision process be slowed down or accelerated? Have you thought of all these consequences?

Le président: Monsieur Slater.

M. Slater: Je ne pense pas pouvoir répondre à cette question, car je n'en sais pas assez sur tout ce qui se passe lors des audiences de la Commission canadienne des Transports. Monsieur le président, j'ai l'impression que la CCT espère accroître petit à petit la concurrence et il me semble que, selon le document rédigé par le ministre, et je ne pense pas que ce soit celui rédigé par le gouvernement, l'essentiel dépendra de l'absence de souplesse de cet ensemble de restrictions et de la difficulté qu'il aura de passer d'une catégorie à une autre. On ne va pas le dire d'après ce document. La concurrence pourrait y être favorisée tout comme pourrait l'être le *statu quo*. Si j'ai bien compris ce que j'ai lu, il me semblerait plus tôt qu'il s'agirait du *statu quo*, d'un espèce de gel des structures existantes.

Mais également, monsieur le président, et cela me préoccupe beaucoup, nous n'allons pas pouvoir résister à la concurrence. La concurrence va être de plus en plus forte et elle va prendre diverses orientations: peut-être plus d'alcool ou d'écouteurs

[Text]

price of tickets to people, more free cars, which I do not frankly believe is in fact a healthy direction in which the competition indeed ought to go. If you suppress competition in situations where there is a natural force operating—and there clearly is in some parts of the airline business in this country now, in the golden triangle area—what you will do is in effect drive the competition in other directions.

Le président: Trois minutes.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Ce n'est pas mal comme commentaire initial. Je vais revenir sur cet aspect-là plus tard au cours des audiences, avec d'autres témoins.

Voici ma dernière question pour le moment. Il y a une déclaration à la page 3 qui me laisse un peu perplexe, et je cite:

Le Conseil en est venu à conclure que, dans plusieurs des domaines traditionnels du transport, les contrôles réglementaires constituaient un piètre substitut aux contrôles naturels du marché, . . .

Cela l'a amené à tirer des conclusions que nous connaissons aujourd'hui. Cependant, cette affirmation contient quand même une admission du fait que la réglementation a sa place dans certains domaines, à certains moments, à certaines étapes.

Dans le domaine du transport, quel est ce degré de contrôle de réglementation qui devrait être maintenu à tout prix?

Mr. Slater: I do not think, Mr. Chairman, that question can be answered in general, philosophic terms. I think what you have to do is ask yourself: Where is the market doing a bad job? Where, even if you did the best in improving the market arrangements, would it still do a bad job? Why is it doing a bad job? What is the intervention that is best there—is it a subsidy, is it this, is it that? That is true in railroads, in trucking; it is true in airlines too.

There is absolutely no question, to take one example, that it will be necessary to continue to have airline regulation from the point of view of safety. The market cannot do that.

• 1655

Mr. Corbin: But what you are saying is that there should not be any further obstacle to the natural market forces the way they now exist.

Mr. Slater: No, Mr. Chairman, with all due respect, I think that is pushing it too far. I think, rather, that our council has expressed a general presumption against regulation except where it could be demonstrated to be necessary and useful, and they have tried to be very careful not to be ideological or sweeping in these things. Even within the Council's recommendations on airline matters, they have said: We think you ought to go that route; but we think you had better examine the performance and see what you get out of it, certainly, before you commit yourselves indefinitely to these sorts of things, and

[Translation]

gratuits, avec une réduction moindre du prix des billets d'avion, plus d'automobile gratuite; mais franchement, je ne pense pas que ce soit cette voie que la concurrence devrait emprunter. Si vous supprimez la concurrence lorsqu'il existe une force naturelle, et il y en a une dans certains secteurs de l'aviation commerciale dans ce pays, dans la région du Triangle d'or, alors vous ne ferez que pousser la concurrence dans d'autres directions.

The Chairman: Three minutes.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

This is not too bad for an initial comment. I will come back on this aspect at other meetings with other witnesses.

Here is my last question for the moment. On page 3, there is a statement which bothers me, and I quote:

It was the council's judgment that, in many of the traditional areas of transportation, regulatory controls were a poor substitute for the natural controls of the market, . . .

This allowed the council to draw conclusions that we know today. However, this statement is the acceptance of the fact that regulation should be implemented in certain areas, at certain times and at certain stages.

In the transportation area, which degree of regulation control should be maintained at all cost?

M. Slater: Je ne pense pas, monsieur le président, que l'on puisse répondre de façon générale à cette question. Le meilleur moyen, c'est de se poser la question suivante: où le marché constitue-t-il une entrave? Ou, même si l'on faisait tout pour améliorer les dispositions du marché, serait-il toujours une entrave? Pourquoi en est-ce une? Quelle sorte d'intervention est la plus souhaitable, est-ce une subvention, est-ce ceci ou est-ce cela? Cela vaut pour les compagnies de chemins de fer, de camionnage et également pour les compagnies aériennes.

Il ne fait absolument aucun doute, pour citer un exemple, qu'il sera nécessaire de continuer à réglementer l'aviation commerciale du point de vue de la sécurité. Le marché ne peut pas le faire.

M. Corbin: Mais vous dites qu'il ne faut pas ajouter d'obstacles aux forces naturelles du marché qui existent déjà.

M. Slater: Eh bien non, monsieur le président, je crois que c'est aller un peu loin. Je pense plutôt que le Conseil a fait une mise en garde générale contre les règlements sauf dans les cas où il est démontré que ces règlements sont nécessaires et utiles. Les rédacteurs ont pris bien soin d'être objectifs à ce sujet, de ne pas se laisser emporter par les théories. Même dans leurs recommandations sur les compagnies aériennes, ils ont dit qu'il faut peut-être adopter cette ligne, mais nous ferions mieux d'étudier le rendement et de déterminer ce que vous pouvez en tirer avant de s'engager à donner ces services indéfiniment;

[Texte]

in the transition period, even if you were to go this way, there are some safety precautions you would have to take. Nobody can be absolutely certain that there would not be, if you went the competitive route, a fair bit of some airlines' trying to engage in predatory practices. I think you could almost be certain that there would be some exercise of predatory practices, so some kind of looking over that kind of thing would be necessary.

I think it would be dead wrong to take an ideological position that the free market does everything best everywhere—just keep your hands away. Not at all. But I do believe there is a general bias in this country in favour of regulation, and keeping regulation, and not reforming regulation that really is extraordinary.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Corbin. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

This is the second time in the last seven or eight months that the credibility of the witness, in my opinion, has been something that I have some real doubts about. The first time was when Mr. Bouey came to a group of us and told us that high interest rates were not inflationary, or only marginally inflationary, but higher cost of imports were very inflationary. I had a great deal of difficulty with that statement simply because I could not explain it to the guy who had to pay \$300 more a month for his mortgage; I could not explain that this was not inflation, actually it was beating inflation.

I have very, very great difficulty in thinking of a country where transportation is more stretched than it is in Canada, where adding additional seats to already under-used capacity is going to make, in some way or other, the competition better. Let us look at our carriers, dealing with international and national. We had some testimony from Max Ward some time ago—and you can correct me if this is not true—to the effect that international travel, which is highly competitive—we have to admit that if you want to get from here to London there are all kinds of ways of doing it—is running at 6.5 cents per passenger-mile, but that national travel was something like 13 cents per passenger-mile. Let us say that that is roughly twice the number, and there may be some variations from time to time.

If that is true, the Canadian airlines are doing one of two things: they are making a fortune at 13 cents per mile or the 13 cents a mile represents a subsidy to the international traffic, which is highly competitive. I ask you, which is true? I suspect that the latter is true. I see no evidence that Air Canada, or CP Air, or Max Ward, or anybody else—CP Air, anyway, those two—that those two are in a position where they are making huge profits. So I assume that what we have done in this international-national thing is precisely what Mr. Benjamin and others have said has happened in the United States, where you take a highly competitive route between New York and Los Angeles and you run it with all kinds of competition. You cut the rates like mad, and then you take a route from New York to Charlotte, or Montreal to Charlotte, North

[Traduction]

dans la période de transition, même si vous adoptez cette façon de procéder, vous devez prendre certaines précautions. On ne peut pas garantir, si nous adoptons la concurrence comme principe, que certaines compagnies aériennes ne se transformeront pas en véritables prédateurs. Le contraire est plutôt prévisible; donc, il faudrait avoir un moyen de surveiller tout cela.

Je crois qu'il serait complètement faux de prétendre qu'un marché libre est la solution idéale. Ce n'est pas du tout vrai. Je pense plutôt que, au Canada on est plutôt favorable aux règlements et au maintien des règlements; on ne cherche pas vraiment à voir une réforme en profondeur des règlements.

Le président: Merci. Merci monsieur Corbin. Monsieur McRae, vous avez la parole.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

C'est la deuxième fois en sept ou huit mois que je mets en doute la crédibilité des témoins. La première fois, c'est lorsque M. Bouey est venu nous déclarer que les taux d'intérêt élevés n'entraînaient pas d'inflation ou une inflation très faible, mais par contre que les coûts plus élevés des importations étaient source d'inflation. Cette déclaration m'a posé de nombreux problèmes, car je ne pouvais tout simplement pas l'expliquer au contribuable qui devait payer \$300 de plus par mois pour son hypothèque; je ne pouvais pas lui expliquer que cette augmentation servirait à combattre l'inflation.

De la même façon, je comprends très mal comment augmenter le nombre de places dans une industrie déjà sous-utilisée peut améliorer la concurrence. Revenons-en à nos transporteurs internationaux et nationaux. Il y a quelque temps, nous avons reçu M. Max Ward et, corrigez-moi si j'ai tort, il nous a dit que les vols internationaux, où la concurrence est très forte, coûtent 6.5 cents par mile-passager; mais les vols nationaux coûtent environ 13 sous par mile-passager. En gros c'est deux fois plus cher, mises à part peut-être certaines variations.

Si tel est le cas, les lignes aériennes canadiennes font une fortune en demandant 13 cents du mile ou bien subventionnent le trafic international, où la concurrence est très forte. J'aimerais savoir quelle est la bonne hypothèse. Je suppose que c'est la deuxième. Rien ne montre que la société Air Canada, ou CP Air, ou Max Ward ou qui que ce soit d'autre, enfin que ces deux font des profits immenses. Je peux donc supposer que ce que nous avons fait au sujet de ces vols internationaux et nationaux, c'est précisément ce que M. Benjamin et d'autres, ont dit qu'il s'était produit aux États-Unis, à savoir que la compagnie offre des vols sur une ligne très concurrentielle, disons entre New York et Los Angeles, et fait concurrence par toutes sortes de moyens. La compagnie coupe les tarifs; ensuite elle inaugure une ligne entre New York et Charlotte (Caroline

[Text]

Carolina, where you do not have that kind of competition and you load it. And that is the kind of situation I can see happening.

• 1700

Now, Canada is not just Vancouver, Calgary, Toronto, Montreal and Halifax. It is a whole pile of little communities; small cities, smaller cities and so on, and linking those up is what this transportation system is about. Now, I see exactly what is going to happen there. If you all admit that that 6.5 and 13 is roughly correct, and that some way or other the 13 cents must be what is covering the 6.5 cents, I see a situation where we are going to have just exactly that happening. In and out of Thunder Bay, in and out of Timmins, the prices are just going to go sky-rocketing, because the price will come down between Montreal and Toronto and Toronto and Vancouver, and we will have a situation where it is virtually impossible for Canada to function outside of the major points. In smaller communities like Thunder Bay, like Timmins, which are more isolated, air transportation is very, very important in terms of moving people and goods and so on. I just have a great deal of difficulty believing that if something might be working in the United States . . . I would say that the evidence is just as good that it is not working in the United States because we have a disaster in the United States. Now, the only two components that exist in that disaster that are not present in Canada are the air traffic controllers' situation and deregulation. We are not in a disastrous situation in Canada. As a matter of fact I get the impression that the airlines are generally speaking in a reasonably solvent situation. There are some difficulties with one or two lines, but the point is, this is not a bad situation.

Now, are we going to say that the disaster in the United States and no disaster in Canada is caused by the air traffic controllers' strike, if that is the situation, if that is the only reason for the disaster in the United States since the other factors—our economy is certainly as weak as the American economy at this stage of the game. So, for these two reasons—one is the fact that I do not see the American system working very well, and unless the air traffic controllers' strike is the only reason for the American situation to be a disaster, and for the fact that I think that what you have actually set up is exorbitant rates between remote communities and more central communities and low rates between the larger communities and you will have a greater disparity than we already have in this country.

The Chairman: Mr. Slater.

Mr. Slater: Mr. Chairman, first of all, on the question of the small communities and the cost of service and so on, I think that one of the things the committee will have to satisfy itself on is whether indeed it is possible for small carriers with appropriate equipment and so on to provide good service at reasonable costs to those places and whether there can be enough competition, if you are going the competition route in services for all communities, so that you do in fact have had genuine competition rather than local monopolies.

[Translation]

du Nord) ou entre Montréal et Charlotte, où la concurrence n'est pas forte et elle peut demander le prix qu'elle veut. C'est le genre de situation qui pourrait se produire.

Cependant, le Canada, ce n'est pas seulement Vancouver, Calgary, Toronto, Montréal et Halifax. Il y a beaucoup de petites localités, de petites villes et il faut les relier, c'est pourquoi nous avons ce réseau de transport. Supposons que les chiffres de 6,5 et 13c. soient exacts, et que d'une façon ou d'une autre, les 13c. subventionnent les 6,5c., je vois où cela nous mènera. À l'aéroport de Thunder Bay ou de Timmins, les prix seront très élevés, alors que pour les vols entre Montréal et Toronto et Toronto et Vancouver, ils le seront beaucoup moins; et la situation deviendra impossible en dehors des grands centres. Dans les petites localités comme Thunder Bay, Timmins, qui sont isolées, le transport aérien est extrêmement important pour le déplacement des gens et des marchandises. Je ne crois pas que si une chose fonctionne bien aux États-Unis . . . D'ailleurs on pourrait également démontrer que la situation n'est pas si rose aux États-Unis, qu'en fait elle est même désastreuse. Bien sûr, deux composantes de cette situation lamentable n'existent pas au Canada: il y a de bons contrôleurs de la circulation aérienne et une déréglementation. Au Canada, ce n'est pas catastrophique. En fait, je crois que, dans l'ensemble, les compagnies aériennes sont dans une bonne position financière. Une ou deux compagnies peut-être ont des difficultés, mais la situation n'est pas critique.

Allons-nous dire que la différence entre la situation des États-Unis et celle du Canada est imputable seulement à la grève des contrôleurs du trafic aérien? Est-ce la seule raison à laquelle il faille imputer le désastre américain; les autres facteurs sont certainement les mêmes, notre économie est tout aussi faible que l'économie américaine. Pour ces deux raisons, je ne pense pas que le réseau américain fonctionne très bien et, à moins que la grève des contrôleurs aériens soit la seule raison de ce désastre, je pense que en fixant ce que j'estime être des taux exorbitants entre les localités éloignées et les grands centres et des taux peu élevés entre les grands centres, nous retrouverons avec une plus grande disparité que ce que nous avons déjà.

Le président: Monsieur Slater.

M. Slater: Tout d'abord, monsieur le président, au sujet des petites localités et du coût du service, je crois que le comité devra chercher à savoir s'il est possible pour un petit transporteur d'offrir un bon service à un coût raisonnable et le comité devra voir s'il est possible d'avoir suffisamment de concurrence, si nous adoptons ce principe pour toutes les localités il faudra voir s'il est possible d'avoir une concurrence réelle et non pas des monopoles locaux.

[Texte]

I think that if indeed the committee is convinced that to try to go the competitive route on service to smaller communities would set up local monopolies in which the people would be exploited, then I think you really have to turn your back on that. But I do suggest that the committee try with respect to some efficient, small operators—do not get the story from Air Canada about this—but from some efficient, small operators to try to get a reading on that.

Now, on the question of the subsidization between the domestic and the international, we are not expert on that. We have picked up indications of that kind of thing existing too. I think on that one you will probably have airlines that are in that business appear before you, and I think you ought to press them on that particular point.

Mr. McRae: Yes, but it seems to me it is the whole relevant point. If you are not aware of the rationale there, then it seems to me that it is an example that destroys the whole possibility of competition in a country like Canada where you have many small communities or small cities needing to be connected.

• 1705

Mr. Slater: I am sorry, Mr. Chairman. Again, I was trying to be fair and honest in this. Such evidence as we have suggested there has been cross-subsidization between domestic and international service, with domestic as subsidizing international. But that evidence, since we have never done that particular piece of work in quite such a definitive way as other things, I just want to be a little cautious. I do not know how much it is but I think it exists.

But I do not know that one can conclude from this that we would in fact have an exploitation on some situations within Canada and others. I think to do that what one needs to have is an answer to the question whether the small carriers—not just one, but small carriers—with freedom of entry, can have, in fact, can produce good service at low cost with appropriate equipment, appropriate flight staff arrangements, et cetera, in the Canadian setting. Such evidence as I have seen does not suggest that when you get appropriate matches of equipment and service to the density and so on, in fact, you get such astronomical differences of cost as I think you have suggested, sir.

Mr. McRae: Let us look at the figures.

The Chairman: This is your final question, Mr. McRae.

Mr. McRae: Do you not agree, or do you contest the figures that Mr. Benjamin has used for Charlotte? Was it \$240 versus \$99 across the whole country?

Mr. Benjamin: It was \$201 to \$116. That is Canadian dollars.

Mr. Slater: I have no reason to argue with Mr. Benjamin on that. I am sure he has got those out of some fares. What I did say was that in looking at that I think it is awfully important that you really do a really systematic job on that. In other words, I think we ought to be very careful in taking a

[Traduction]

Si le Comité conclut que le principe de la concurrence appliquée aux petites communautés permettrait en fait de créer des monopoles locaux dont le consommateur souffrirait, eh bien il faut rejeter ce principe. Mais je pense que le Comité devrait sonder des petits exploitants qui sont rentables à ce sujet; le Comité ne doit pas consulter Air Canada à ce sujet, mais plutôt de petits exploitants de lignes aériennes rentables.

Au sujet des subventions entre les vols domestiques et les vols internationaux, nous ne sommes pas des spécialistes. Nous pensons que cette pratique existe ailleurs. Vous inviterez probablement des compagnies aériennes à témoigner, je crois que c'est une question que vous devriez leur poser.

M. McRae: Oui, mais je crois que vous ne comprenez pas très bien mon point de vue. Si vous ne le comprenez pas, eh bien je vais vous l'expliquer. Il me semble que c'est un exemple qui détruit toute possibilité de concurrence dans un pays aussi vaste que le Canada où il y a de nombreuses petites localités ou de petites villes qui ont besoin d'être reliées entre elles.

M. Slater: Excusez-moi, monsieur le président. Une fois de plus, j'essayais d'être impartial et honnête. Il y a effectivement eu un interfinancement entre les services intérieurs et les services internationaux. Mais je voudrais vous mettre en garde, étant donné que nous n'avons jamais étudié cette question de façon aussi approfondie que les autres. Je ne sais pas quel en est l'importance, mais je crois qu'il existe.

Mais je ne pense pas que l'on puisse conclure qu'il y aurait une exploitation de quelque sorte que ce soit à l'intérieur du Canada ou ailleurs. Pour ce faire, il faudrait répondre à la question suivante: les transporteurs locaux, non pas un seul, mais tous les petits transporteurs, s'ils peuvent s'implanter sur le marché, peuvent-ils en fait produire un bon service à un prix peu élevé avec le matériel et le personnel navigant approprié, etc., dans le contexte canadien? D'après ce que j'ai pu lire, je ne pense pas que lorsqu'on réussit à concilier matériel et service par rapport à la densité de la population, on obtienne des différences de coût astronomiques comme celles que vous avez suggérées, monsieur.

M. McRae: Examinons les chiffres alors.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur McRae.

M. McRae: Contestez-vous les chiffres que M. Benjamin a donnés pour la ville de Charlotte? Était-ce \$240 par rapport à \$99 pour tout le pays?

M. Benjamin: C'était \$201 et \$116. En dollars canadiens.

M. Slater: Je n'ai aucune raison de discuter de ces chiffres avec M. Benjamin. Je suis sûr qu'il les a obtenus en consultant les tarifs. Ce que j'ai dit en fait, c'est que, compte tenu de la situation, il est absolument nécessaire de faire un travail systématique. En d'autres termes, je crois que nous devrions

[Text]

particular comparison in a particular setting in a particular time as establishing, beyond doubt, the proposition that service to small communities is necessarily going to be many times the cost of what it is for service in other areas. I think one needs to have more systematic evidence than isolated examples.

The Chairman: Thank you.

Just before moving to Mr. Siddon, Mr. Slater, I would like to put a question to you so that you can think about it before the end of the hearing and put the answer on record at the end of the hearing this afternoon, if you would, because you have stated, in answer to several questions pertaining to certain aspects of air transport, that your council was not expert on that. I would like you to put on record those aspects of the domestic air-carrier policy on which you feel the Council has expertise.

Mr. Siddon, please.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

I hope, Dr. Slater, Mr. Chairman, you will forgive me if I repeat perhaps points that have been raised. I had to step out for a short while.

I wondered, Mr. Chairman, if we could ask Dr. Slater to table or prepare some specific information because I presume the Economic Council, as a matter of course, collects data and does a statistical analysis on that data. I think that is the business they are in. So I wonder, first of all, whether they might be able to provide us with specific data on the comparative consumer prices for scheduled service on common station lengths of various types, regional service, transcontinental service, between Canada and the United States. Not today, but this data must be available. I am not concerned so much about profit and loss or which airports are subsidized and how much the fuel costs, but merely the ultimate cost to the consumer because I think, Mr. Chairman, that is what we are ultimately concerned about, adjusted, I suppose, because of the differential value of the two dollars. I think we must if we are going to properly assess this question as to whether the U.S. deregulation experiment is working.

I do not see much more credibility, Mr. Chairman, in the comments Mr. McRae made than those that Dr. Slater made. In fact, I do not see any greater amount of credibility. I think it is time we had evidence in order to establish just whether or not the type of philosophy that Dr. Slater is putting before us here today is indeed likely to realize a net saving in cost to the buying public. I think that is what we are anxious to learn.

Secondly, I wonder if we could find out whether, as Mr. McRae has requested, transcontinental or international services are cross-subsidized by domestic services here in Canada. I suspect that we should be able to get a handle on that. And,

[Translation]

faire très attention en faisant une certaine comparaison dans un contexte donné à une époque particulière; il faudrait déterminer sans aucun doute possible que desservir de petites collectivités reviendra nécessairement plus cher que de desservir d'autres régions. Je pense qu'il faut disposer d'informations plus complètes à ce sujet plutôt que de prendre des exemples isolés.

Le président: Merci.

Avant de passer à M. Siddon, monsieur Slater, je voudrais vous poser une question pour que vous puissiez y penser avant la fin de cette réunion et pour que nous puissions l'inscrire au procès-verbal de cet après-midi; je vous dis ceci, car vous avez dit, en réponse à plusieurs questions sur certains aspects du transport aérien, que votre conseil n'était pas qualifié pour répondre. Je voudrais que vous nous disiez quels sont les aspects de la politique de transports aériens intérieurs qui sont du ressort du conseil.

Monsieur Siddon, s'il vous plaît.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

J'espère, monsieur Slater, monsieur le président, que vous me pardonneriez si je répète peut-être quelques points qui ont déjà été soulevés. J'ai dû m'absenter un moment.

Je me demande, monsieur le président, si nous ne pourrions pas demander à M. Slater de déposer ou de préparer certains renseignements précis, car je suppose que le Conseil économique rassemble des données et procède à une analyse statistique de celles-ci. Je pense que c'est là son rôle. Alors je me demande premièrement, si le Conseil ne pourrait pas nous donner des renseignements précis sur les prix comparatifs des vols réguliers sur certaines distances, sur les services régionaux, les services transcontinentaux entre le Canada et les États-Unis. Pas aujourd'hui, mais nous aimerions disposer de ces informations. Je ne me préoccupe pas tant des bénéfices et des pertes, ni des aéroports qui sont subventionnés ou du prix du pétrole, que du prix payé par le consommateur, car je pense, monsieur le président, que c'est ce qui nous préoccupe finalement en raison de la différence de valeur du dollar canadien et du dollar américain. Pour analyser de façon appropriée cette question, je pense que nous devons savoir si la suppression de la réglementation aux États-Unis a été un succès.

A mon sens, il n'y a pas plus de crédibilité, monsieur le président, dans les propos qu'a tenus M. McRae que dans ceux prononcés par M. Slater. En fait, je ne vois pas qui est plus crédible. Je pense qu'il est temps que nous rassemblions des indices nous permettant de déterminer si ce que propose M. Slater aujourd'hui est susceptible d'entraîner une économie pour le public. Je pense que c'est ce que nous voulons savoir.

Deuxièmement, je me demande si nous ne pourrions pas savoir si, comme l'a demandé M. McRae, les services transcontinentaux ou internationaux sont inter-financés par les services intérieurs ici au Canada. Je pense que nous devrions

[Texte]

thirdly, whether in fact—recognizing that the Economic Council has made some recommendations regarding charter restrictions—these advance-booked domestic charters are actually cross-subsidized by the regular paying passengers or whether they are operating at cost or in fact making a few bucks. In other words, if we filled up a whole airplane with those passengers who want an absolutely no-frills service and no assurance of being able to book an alternative time—just walk on and walk off—would that type of system be able to operate at cost?

I believe, Mr. Chairman, some of the air bus services, such as the one between Calgary and Edmonton, have operated for a long time at much lower unit cost because of that no-frills air bus type of system.

I think these are some of the kinds of quantitative factors we have to be apprised of, and if Mr. McRae says that the average cost of the domestic service is something like 13 cents a passenger-mile, then I think we should also know what the indirect subsidy to Air Canada and the other carriers amounts to as a percentage of that 13 cents a passenger-mile because that then gets us into the railway and alternative mode debate, which is also important to this committee. So let us find out, if we are talking 13 cents a passenger-mile and we want to compare that with the U.S. system, whether we are taking proper account of the free air traffic control and the free landing and terminal services—or not totally free, but essentially subsidized to the tune of more than \$500 million annually by the Canadian taxpayer, including the writing off of debts and the subsidy to fuels that airlines have enjoyed.

I think this is the Economic Council's function, Mr. Chairman; and, if so, I would hope that we might get further information of a more quantitative nature from Dr. Slater and his colleagues in this area.

I have a feeling that the lack of goals that the white paper suggests is unfortunate—that, as was stated this morning by our witnesses from MOT, they felt minor adjustments to the status quo were really adequate to address this problem, and yet witnesses both from the competition branch and the Economic Council this afternoon have suggested a much higher degree of deregulation.

In that regard, I want to ask Dr. Slater, because he has dwelt a lot on service to underserved areas or remote areas, if he thinks it is proper that Air Canada seems to have unloaded the lion's share of those so-called marginal services, which were part of its original national mandate, to private airlines and then picked up the gravy by running 20 flights a day between Ottawa and Toronto and Toronto and Montreal. What does he think about that, and indeed would part of his thrust be to suggest that Air Canada relinquish some of those 20 flights a day on those major corridors and get back into the business of serving the far-flung, remote areas? I am sure that would be Mr. Benjamin's view of what the role of Air Canada

[Traduction]

avoir des informations là-dessus. Troisièmement, je me demande si, tout en reconnaissant que le conseil économique a présenté certaines recommandations sur les restrictions touchant les vols nolisés, ses charters intérieurs dont la réservation est faite à l'avance sont effectivement inter-financés par les passagers payant le tarif normal ou si les compagnies aériennes exploitent ces services au prix coûtant ou même font des bénéfices. En d'autres termes, si nous remplissions un avion avec des passagers qui ne veulent aucun service à bord et qui ne peuvent faire d'autre réservation, je me demande si ce système serait exploité au prix coûtant?

Je pense, monsieur le président, que certains des services air bus, comme celui qui existe entre Calgary et Edmonton, sont exploités depuis longtemps à un prix moins élevé en raison de l'absence totale de services.

Voilà le genre de renseignements que nous devons évaluer et, si M. McRae dit que le coût moyen du service intérieur représente 13 cents par mile-passager, alors je pense que nous devrions également savoir quel est le montant de la subvention indirecte versée à Air Canada et aux autres transporteurs en pourcentage de ces 13 cents par mile-passager, car cela nous amènera à parler des chemins de fer et des autres moyens de transport possibles, ce qui est tout aussi important pour le Comité. Alors essayons de savoir, si le prix correspond à 13 cents par mile-passager et si nous voulons comparer ce chiffre au système américain, si nous tenons compte du contrôle du trafic aérien et des droits d'atterrissage qui sont gratuits, ainsi que l'utilisation des terminaux, alors que ces compagnies aériennes sont subventionnées jusqu'à concurrence de 500 millions de dollars par an ou plus par le contribuable canadien, y compris l'annulation des dettes et la subvention pétrolière dont bénéficient les compagnies aériennes.

Je crois qu'il s'agit-là du rôle du Conseil économique, monsieur le président; et, dans l'affirmative, j'espère que nous pourrions obtenir d'autres informations de nature plus quantitative de la part de M. Slater et de ses collaborateurs dans ce domaine.

Il est tout à fait regrettable que le livre blanc ne propose aucun objectif et que, comme l'ont dit ce matin nos témoins du ministère des Transports, il suffit de procéder à quelques remaniements d'ordre mineur pour résoudre ce problème; or, les témoins du Bureau de la politique de la concurrence et du Conseil économique cet après-midi ont tous suggéré que la suppression de la réglementation devrait être plus nette.

A cet égard, je voudrais demander à M. Slater, parce qu'il a beaucoup parlé des compagnies desservant les régions éloignées ou les régions qui ne disposent pas de suffisamment de services dans ce domaine, s'il pense qu'Air Canada a eu raison de se défaire de ces services dits marginaux et qui faisaient partie de son mandat initial, au profit de compagnies aériennes privées, pour ensuite faire des bénéfices énormes en organisant vingt vols par jour entre Ottawa et Toronto, et Toronto et Montréal. Que pense-t-il de cela et recommanderait-il qu'Air Canada supprime certains de ces vingt vols par jour et desserve de nouveau les régions éloignées? Je suis sûr que M. Benjamin pense que c'est là le rôle d'Air Canada qui devrait élargir ses

[Text]

should be in extending service where it would be unprofitable or unattractive to the private sector.

If that be the case, Mr. Chairman, I wonder what Mr. Slater would say, then, about the possibility of having access to terminal facilities granted to these private airlines; or in fact, if private airlines and Air Canada were to compete on some of these marginal services, does he feel that Air Canada or MOT would yield some of the space presently used by Air Canada in MOT terminals—or is there a concern that perhaps MOT has a vested interest in giving Air Canada privileged status in having a whole terminal, Terminal 2 in Toronto, and having the best terminal facilities in most parts of Canada?

Mr. Benjamin: They are taking roofs and spaces away there.

The Chairman: Mr. Slater.

Mr. Slater: First, on this question of the factual story on things, I am not trying to escape work, but the Air Transport Committee of the CTC, I think, is your first port of call.

• 1715

I say this because they are in the business of gathering all the statistics, analysing statistics. Not only that, if one reads Mr. Benson's papers on the subject, they have done a lot of analysis, they have a lot of research papers, they have made a lot of comparisons. I think a lot of it is very competent work and should be made available to this committee. I am having lunch with Mr. Benson tomorrow and I am certainly going to talk to him about this particular thing because I think that is your first port of call on that.

I think there are some questions that one would probably want to put pretty hard to CTC because, you know, they are making a story, too. In particular, one question I would put to you is that you ask them for what you might call yields returns on their runs, not just the prices of particular kinds of service. Because, if you get 20 per cent cheap seats and 80 per cent expensive seats, but the cheap seats in Canada and the United States are the same price and expensive seats are the same price, and you compare that with a situation where you get 50 per cent cheap seats and 50 per cent expensive seats, you are going to get a very different average price, a very different average return per tonne mile. So, one of the things you have to be very careful of in looking at those numbers is to get the yield figures as well as the point-to-point kind of ticket, kind of service kind of thing; you have to know what proportion of seats are being offered in one or another of these categories.

Mr. Benjamin: Do you mean per tonne mile or per passenger-mile?

Mr. Slater: Passenger-mile, sorry.

Now, on the lack of goals, one of the things that is not given very much prominence in the department's paper is the cost and price of service to ordinary Canadians. You do not find that stated among the objectives, and I think one of the notorious gaps in that presentation is that they do not address

[Translation]

services dans les régions où ce ne serait pas rentable pour le secteur privé.

Si tel devrait être le cas, monsieur le président, je me demande ce que M. Slater dirait si l'on accordait à ces compagnies privées le droit d'utiliser les terminaux; ou alors, si les compagnies privées et Air Canada devaient se livrer une concurrence sur certains de ces services marginaux, pense-t-il qu'Air Canada ou le ministère des Transports céderait une partie des terminaux du ministère des Transports utilisés actuellement par Air Canada? Ou alors pense-t-il que le ministère des Transports a tout intérêt à donner à Air Canada un statut privilégié en le faisant bénéficier d'un terminal complet, le Terminal 2 à Toronto et des meilleures installations dans la plupart des régions du Canada?

M. Benjamin: Ce n'est plus le cas.

Le président: Monsieur Slater.

M. Slater: Premièrement, je ne voudrais pas éluder la question, mais vous devriez la poser je crois au Comité du transport aérien de la Commission canadienne des transports.

Si je dis ceci, c'est parce que ce sont eux qui compilent toutes les statistiques et qui les analysent. D'ailleurs ce n'est pas tout. Si on lit les documents de M. Benson à ce sujet, on constate qu'une analyse approfondie en a été faite, et qu'ils disposent de nombreux documents de recherche, et qu'ils ont fait beaucoup de comparaisons. Tout ce travail est excellent et devrait être mis à la disposition du Comité. Je déjeune demain avec M. Benson et je lui en parlerai, car je pense que vous devriez vous adresser à lui.

Je pense qu'il existe des questions qu'il faudrait absolument poser à la CCT, car comme vous le savez, ils en font tout un plat aussi. En particulier, je voudrais que vous leur demandiez quel est le rendement de certains de leurs services, pas seulement les prix de certains types de services. Car, si dans un avion il y a 20 p. 100 de sièges à bon marché et 80 p. 100 de sièges à plein tarif, mais que les sièges à bon marché au Canada et aux États-Unis coûtent la même chose ainsi que les sièges à plein tarif et que vous comparez cette situation à celle où vous avez 50 p. 100 de sièges à bon marché et 50 p. 100 de sièges à plein tarif, le prix moyen sera très différent et vous obtiendrez un rendement moyen très différent par mile-tonne. Donc, lorsque vous examinez ces chiffres, il faut chercher à obtenir le rendement ainsi que le genre de billet, le genre de service rendu et ainsi de suite; il faut savoir quelle proportion de sièges sont offerts dans l'une ou l'autre de ces catégories.

M. Benjamin: Voulez-vous dire par mile-tonne ou par mile-passager?

M. Slater: Par mile-passager, excusez-moi.

En ce qui concerne l'absence d'objectifs, le document du ministère ne parle pas beaucoup du coût et du prix des services pour le canadien moyen. Cela ne figure pas parmi les objectifs et je pense qu'une des grosses lacunes de ce document est que

[Texte]

this question of what it is costing us ordinary Canadians to get various kinds of service.

As to the question of Air Canada in the Golden Triangle, I guess the view we would take is we would like to see a fair bit more price competition in the Golden Triangle and then we would find out who can fish or cut bait. I am told that some of the regional carriers believe that they could offer good service in those areas at less than the price that I have to pay when I just ring up and get a ticket to go to Toronto for a meeting or something of that sort today, and make money at it. I think that would be something that would be a very constructive thing to happen.

On the evidence that we have, I guess we feel that the greater hope for improving the quality and the efficiency, and the cost of service to smaller communities, is probably not to try to drive Air Canada back into doing that but to try to get the smaller and local and regional carriers into that business. I guess the principal reason for that is that the corporate apparatus, and the advertising arrangements, and the way you do business in a giant enterprise is really very different from the way you do business in a small enterprise. It is very hard for giant enterprises to do business efficiently in the things where smaller enterprises can operate, and Air Canada is a giant enterprise.

I would be very surprised if they could be really as good and as efficient as a smaller organization in doing local and regional kind of service. That again may be a prejudice, but we have seen it over and over again; we see the problems of big bureaucracies, and so on. So, I guess I would not be very hopeful of dealing with the regional problems of this country, and small communities problems of this country, by driving Air Canada back into that business.

• 1720

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon. That is your time, I am sorry.

Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur Slater, si vous voulez parler des différences dans les prix des voyages qu'on peut faire au Canada, je vous dirai que j'ai un collègue qui voyage entre Ottawa et Halifax pour \$220 aller et retour, alors que moi j'ai dû payer \$347 ce matin pour Mont-Joli—Ottawa et retour. Si c'est un vol direct, c'est une heure et 20 minutes.

On parle de l'anarchie des tarifs qui règne aux États-Unis, mais ici, c'est encore pire. Quand je pense que le 29 décembre j'ai fait Montréal-Fort Lauderdale avec Delta pour \$145 aller et retour, alors que mon voisin avait payé \$285, dans le même avion, parce qu'il n'avait pas acheté son billet en même temps! Moi, je trouve cela absolument anarchique. Je me demande comment les compagnies d'aviation font pour arriver. Je me suis même renseignée lorsque je suis allée à Fort Lauderdale, et on m'a dit qu'une compagnie d'aviation était en train de faire des réductions sur ses tarifs, avec des espèces de billets de

[Traduction]

le ministère ne pose pas le problème du coût de revient de ces services pour le canadien moyen.

Quant à la question d'Air Canada et du triangle d'or, je crois que nous aimerions assister à une plus vive concurrence des prix dans le triangle d'or et ensuite nous verrions qui sort vainqueur. On me dit que certains transporteurs régionaux estiment qu'ils pourraient offrir un service excellent dans ces régions à un prix inférieur au prix que je paye lorsque je me contente de téléphoner et de demander un billet d'avion pour aller à Toronto assister à une réunion ou autre chose, et faire des bénéfices. Si cela était le cas, ce serait très positif.

D'après les indices que nous avons pu recueillir, nous pensons que, pour améliorer la qualité, la rentabilité et le coût des services pour les petites collectivités, le mieux est de ne pas essayer de pousser Air Canada à le faire, mais d'essayer de convaincre les transporteurs locaux et régionaux. Je dis ceci pour la raison suivante: l'appareil bureaucratique, la publicité et la façon dont les affaires sont menées dans une entreprise géante sont très différentes de celle dont vous menez vos affaires dans une petite entreprise. Les entreprises géantes éprouvent de nombreuses difficultés à faire des affaires de façon rentable là où les petites entreprises le peuvent; or, Air Canada est une entreprise géante.

Je serais très surpris si Air Canada pouvait être aussi rentable qu'une organisation plus petite en desservant des petites localités. C'est peut-être un préjugé, mais nous en avons eu la preuve maintes et maintes fois; nous analysons les problèmes que posent les grosses administrations et ainsi de suite. Par conséquent, je ne pense pas que l'on pourrait résoudre les problèmes régionaux du Canada et ceux des petites collectivités en poussant Air Canada à les desservir.

Le président: Merci, monsieur Siddon. Je regrette, mais votre temps est écoulé.

Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Slater, if you want to discuss differences in travel costs within Canada, let me tell you about a colleague of mine who pays \$220 for the return trip between Ottawa and Halifax, while I had to pay \$347 this morning for the Mont-Joli-Ottawa return trip. On direct flights, the trip takes one hour and 20 minutes.

We hear about the sheer anarchy which exists in the United States, but the situation here is even worse. On December 29 I flew Delta from Montreal to Fort Lauderdale for a \$145 return fare; my neighbour paid \$285 for the same flight because he had not bought his ticket at the same time as I did! I consider that completely anarchistic. I wonder how airline companies manage. When I went to Fort Lauderdale I made inquiries; I was told that an airline company was reducing its fares, with various different coloured tickets which could be obtained in shopping centres or markets. It is sheer lunacy!

[Text]

toutes sortes de couleurs qu'on peut avoir dans les centres commerciaux ou dans les marchés. C'est de la folie furieuse!

Maintenant, si vous me parlez de documents de travail qui existeraient pour nous dire ce qu'est la réalité du transport aérien au Canada, moi, je vais vous parler de la réalité, c'est-à-dire les services qui peuvent exister dans une région comme l'Est du Québec, où vous avez un transporteur régional qui essaie, avec l'énergie du désespoir, de concurrencer Air Canada et les autres entre Québec et Toronto. Puis il faudrait voir à quel résultat arrive Québecair!

Je ne sais pas quel est le prix d'un voyage à Toronto avec Québecair, mais je peux vous dire que c'est horriblement cher entre Mont-Joli et Montréal. Et si Québecair me fait payer la différence parce qu'il fait une perte sur une ligne où il ne peut pas être concurrentiel, parce que c'est un transporteur régional, eh bien, il faut regarder la réalité canadienne. Quand vous me parlez des transporteurs locaux, eh bien, le problème est encore plus grave. Si vous desservez des régions comme Gaspé, les Îles-de-la-Madeleine, Bonaventure, Mont-Joli, et si, de plus, vous parlez des deux côtés du fleuve, c'est-à-dire Sept-Îles et Baie-Comeau, les prix sont fabuleux.

Si, de plus, on donne l'occasion aux transporteurs régionaux et même aux transporteurs locaux de concurrencer dans des endroits où ils ne peuvent pas le faire, vous imaginez-vous les prix que je paierai un bon jour? Qui va contrôler cela? Comment pouvons-nous imaginer une entreprise locale qui essaierait de concurrencer une compagnie d'aviation comme Air Canada, même Québecair, dans un circuit aussi réduit que l'Est du Québec? Remarquez qu'il y en a une petite qui a essayé, et sa seule façon de survivre a été de faire une entente avec Québecair: moi, je vais transporter à un bout et toi, tu transporteras à l'autre bout, parce qu'à nous deux, on va mourir.

Alors, si on laisse faire les choses sans aucune réglementation, sans aucun contrôle, ou presque, je me demande où on va aboutir dans des régions excentriques comme la mienne.

Mr. Slater: Mr. Chairman, that kind of crazy pattern of fares which has just been described exists in Canada now under a regulated system. Those fares are regulated. That is what you are getting out of the regulated system we have today. You cannot infer what would happen under a deregulated system for the pattern of fares now emerging in Canada under present circumstances and under precisely the regulations they are asking you to perpetuate. That is what they are asking you to perpetuate.

Secondly, one of the things we tried to do in this report of regulation was to take the position that of course we ought to learn from the experience of other people, but we really ought to have a made-in-Canada regulation approach. When it comes to airline regulations we certainly were not trying to peddle an American scheme into the Canadian setting. We were trying, in part, to see what we could learn out of the American experience that might help us think about the way to handle our problems in the Canadian setting.

[Translation]

You can tell me about background papers describing the air transportation situation in Canada; I can tell you about that situation, about the services available in a region like eastern Quebec, where a regional carrier is trying, with the energy borne of desperation, to compete with Air Canada and other airlines between Quebec City and Toronto. And you should see how Québecair is handling the situation!

I do not know what the Québecair fare is for a trip to Toronto, but I can tell you that the Mont-Joli-Montreal fare is extremely high. And if Québecair is making me pay the difference because it is in the red on a route where it cannot compete, because it is a regional carrier, then we have to look at the Canadian situation. And as for local carriers, the situation is even more serious. For service to regions like the Gaspé peninsula, the Magdalen Islands, Bonaventure, and Mont-Joli, and to take both sides of the river into account, including Sept-Îles and Baie Comeau, fares are out of this world.

And if regional and even local carriers are given the opportunity to compete in regions where they are simply not able to do so, can you imagine what fares I am going to end up paying some day? Who is going to control all that? How can we conceive of a local company, even Québecair, trying to compete with an airline like Air Canada in a circuit as limited as eastern Quebec? I should point out that one small company did try; the only way they could survive was to come to an agreement with Québecair: one is serving one area and the other is serving the other, because if both covered the entire area, both would go under.

So if we let things go with no or almost no regulation or control, I wonder what is going to happen to outlying regions like mine.

M. Slater: Monsieur le président, le système fou de tarifs qu'on vient de décrire existe déjà au Canada avec une réglementation. Ces tarifs sont réglementés. Or voilà les résultats aujourd'hui. On ne peut induire ce qui arriverait dans un système déréglementé à partir du système tarifaire actuel issu des règlements que ces personnes vous demandent de maintenir. C'est exactement cette situation qu'ils vous demandent de maintenir.

Deuxièmement, dans ce rapport sur la réglementation, nous avons estimé que bien évidemment nous devrions tirer parti de l'expérience des autres, mais aussi que nous devons apporter à cette question de la réglementation des solutions canadiennes. Pour ce qui est des règlements aériens, il est certain que nous n'essayons pas de plaquer un système américain dans un contexte canadien. Nous essayons, en partie, de voir ce que nous pourrions tirer de l'expérience américaine, qui pourrait nous aider à concevoir des solutions pour le contexte canadien.

[Texte]

• 1725

We believe there are situations in the airline business in Canada where more straightforward competition would be a valuable thing; it would lead to some improvements. We do not believe competition is the answer to everything in the airline business in Canada or any other kind of business. That was not our message in the book and that is not our message in the chapter. We acknowledge that we have to adapt to the geography and density of this country and we have taken that position. I think what one has to do is ask whether the kind of propositions that have been put to you by the department are all that great an adaptation to the geography and problems of this country.

We of course took a view that there are lots of situations where it is going to be necessary, in the public interest in this country, to have some subsidization. We prefer open subsidization as against the kind of hidden and confused and confusing subsidization that comes with cross-subsidization that is all hidden. We prefer that. But I respect the point that Mr. Benjamin has made that one has to have some sense of the human dignity in these things; therefore often some cross-subsidization that is hidden is in fact a more tolerable thing in our society than when it is not. I accept that, but I think the real nub of the question is, looking a few years ahead, whether we cannot move in the direction in which some of the little guys, developing appropriate service with appropriate kind of equipment which will be economical in providing those services, cannot be an important part of the development of the system in Canada and I guess we are convinced that it can be. It cannot be the only answer, but we are convinced that in a lot of other parts of the airline regulations in this country, much more competitive approaches would really offer good value. I think that is our kind of view of the thing.

You see, one of the things that galls me at times, you know, is that if I have to go someplace in Canada on business—and I do not always have notice 28 days ahead or 6 weeks ahead or so on—it is very hard for me to use any of these less expensive fares. I have a fixed budget in my organization; if I waste money travelling on airlines, there is less to do something else with. At times I really take great offence at this. I also have complained to the central travel service of the government that whenever I know far enough in advance that I can order a cheap fare, I want them to get me a cheap fare. I do not want to pay champagne prices for beer service.

Le président: Deux minutes, madame.

Mme Côté: Merci.

Monsieur Slater, moi aussi je serais d'accord pour que l'on ait une politique faite au Canada, pour le Canada. Le Canada, c'est 24 millions d'habitants, alors que les États-Unis, c'est 240 millions. On a des distances énormes. Dans votre document, vous dites qu'une fois la réglementation assouplie, il se pourrait qu'Air Canada et certains transporteurs régionaux abandonnent des lignes non rentables. Je vous assure, monsieur Slater, que jamais une compagnie de transport aérien local ne vivra assez longtemps pour tuer Air Canada dans un territoire.

[Traduction]

Nous croyons qu'il existe des situations dans l'industrie aérienne au Canada où il serait bon d'avoir une concurrence plus directe; cela provoquerait certaines améliorations. Nous ne croyons pas que la concurrence soit une solution passe-partout ni pour l'industrie aérienne, ni pour toute autre industrie au Canada. Ce n'est pas ce que nous avons voulu dire. Nous reconnaissons qu'il est nécessaire de tenir compte de la géographie et de la démographie du Canada; c'est la position que nous avons prise. Je crois qu'on doit se demander si les propositions que le ministère vous a faites sont réellement adaptées à la géographie et aux problèmes du Canada.

Evidemment, nous avons dit que dans beaucoup de situations, il sera nécessaire, dans l'intérêt public du pays, de subventionner certains services. Nous préférons des subventions ouvertes aux subventions cachées, confuses et source de confusion, qui découlent de l'interfinancement caché. Nous préférons cela. Mais je comprends ce qu'a dit M. Benjamin, à savoir qu'il faut une certaine dignité humaine dans ces affaires; souvent l'interfinancement caché est plus tolérable dans notre société que l'interfinancement ouvert. Je l'admets, mais, à mon avis, le fond du problème est de savoir si nous ne pourrions pas, pour les années à venir, essayer de faire que les petites compagnies, en développant des services appropriés avec du matériel approprié et économique, jouent un rôle important dans le développement de ce réseau au Canada; je crois que nous sommes convaincus que c'est possible. Ce n'est sûrement pas la solution unique, mais nous sommes convaincus que pour beaucoup d'autres aspects de la réglementation aérienne au Canada, une approche beaucoup plus concurrentielle serait réellement valable. Voilà, je crois, notre point de vue à ce sujet.

Voyez-vous, une des choses qui parfois m'irrite est que, si je dois faire un voyage d'affaires au Canada—et je n'ai pas toujours un avis de 28 jours ou de six semaines—il m'est très difficile de profiter de ces tarifs moins élevés. Mon organisme a un budget fixe; si je gaspille mon argent en voyageant par avion, il en reste moins pour faire autre chose. Parfois cela me mets réellement en colère. Aussi, je me suis plaints auprès du service central de voyages du gouvernement; j'ai expliqué que, lorsque j'ai un préavis suffisant pour obtenir un tarif réduit, je veux que le service m'obtienne un tarif réduit. Je ne veux pas payer le champagne pour ne recevoir que de la bière.

The Chairman: You have two minutes, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you.

Mr. Slater, I also agree that we should have a made-in-Canada policy for Canada. Canada has only 24 million inhabitants, while the United States has 240 million. Enormous distances are involved here. In your document, you state that once regulations are relaxed, Air Canada and certain regional carriers might abandon non-profitable routes. Let me assure you, Mr. Slater, that no local air carrier will ever survive long enough to kill off Air Canada in its territory.

[Text]

• 1730

Air Canada est toujours à Sept-Îles, et fait toujours concurrence à Québecair qui ne peut pas y obtenir l'exclusivité. Parce que, dans une certaine mesure, la concurrence joue au Canada, même si vous donnez l'impression qu'elle ne joue pas du tout. Je vous dirais même que je trouve qu'elle joue trop à certains égards, donc, qu'elle joue à notre détriment. Et si vous nous dites qu'il y aurait une déréglementation qui permettrait à n'importe qui de faire du transport n'importe où, contre n'importe qui, eh bien, je vous dis que dans les régions comme les nôtres, ce n'est pas le triangle d'or.

Il y a aussi le volume de passagers possible. Vous ne nous ferez pas croire qu'on n'atteint pas à un moment donné un point de saturation. Il doit y avoir une limite à cela. Même, dans le territoire d'où je viens, la population a diminué d'environ 100,000 personnes en l'espace de 20 ans. On n'a pas gagné 100,000 personnes, bien au contraire!

Comment voulez-vous essayer de faire jouer la concurrence? Comment pouvez-vous dire que la déréglementation va profiter en fin de compte aux citoyens et va surtout encourager l'entrepreneuriat des gens du milieu, les encourager à avoir une compagnie d'aviation locale si celle-ci n'a pas la protection du territoire, compte tenu du contrôle des tarifs et de la qualité des services qu'elle doit donner? J'espère que personne ne met en doute qu'un service public doit être réglementé jusqu'à un certain point, pour ne pas dire, dans certains cas, jusqu'à un point certain, parce que la dégradation vient vite, là comme ailleurs.

Cela me rassure, cependant, quand vous dites à votre recommandation 18 que, dans les endroits où on ne voudrait pas aller, il faudrait que le gouvernement fasse quelque chose pour que quelqu'un y aille. Alors là, je me sens moins abandonnée, monsieur Slater.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Merci, madame.

Mr. Slater: Exactly, Madam Côté. For example, among our recommendations we indicated that in any case where an airline is abandoning a service they must give notice and there must be the time and the opportunity to try to negotiate a service for that community in situations where they are giving up the service. That is another indication of the protections we think are necessary.

The Chairman: Thank you, Mr. Slater.

Would you like to respond to my question now? I asked the question, Mr. Slater, because when we are considering the evidence I think it is important to know where our witnesses consider themselves to be the experts.

Mr. Slater: Mr. Chairman, for a period of three years we engaged very seriously and very carefully with a lot of highly respected researchers in the studies that were related to this particular Report on Reforming Regulation. I think we certainly felt that in the general assessment of the Canadian situation with respect to regulation and direct regulation—telecommunications, airlines, trucking, taxis, farm, et cetera—

[Translation]

Air Canada is still serving Sept-Îles, it is still competing with Québecair which has not managed to acquire exclusive rights to that area. Because, to a certain extent, competition does play a part in Canada, even if you give the impression that that is not the case at all. I might even say that in some ways I find it too important, I find it works against us. And if you say that de-regulation would allow anyone to provide air services anywhere, competing against anyone, then let me remind you that regions like ours are not exactly the golden triangle.

Potential passenger volume is also a factor. You cannot make me believe that saturation point is not reached eventually. There has to be some kind of limit. Even in the area where I come from, the population has decreased by 100,000 over 20 years. It did not increase by 100,000 people; quite the opposite!

How do you intend to use competition? How can you say that de-regulation will actually benefit the people and encourage local entrepreneurship, encourage people to set up local airlines if they cannot get a protected territory, given their controls and the quality of service which must be provided? I hope that no one questions the fact that a public service must be regulated to some extent, even, in some cases, to a great extent, because deterioration happens as quickly for airlines as for other companies.

I am, however, reassured by your recommendation 18, in which you state that the government would have to make sure that someone serves the areas which no one wants to serve. That recommendation, Mr. Slater, makes me feel a little less abandoned.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

M. Slater: Exactement, madame Côté. Dans nos recommandations nous avons dit par exemple que chaque fois qu'une compagnie aérienne veut abandonner un service, elle doit donner un avis pour qu'on ait le temps et la possibilité d'essayer de négocier un service pour la communauté en question. Voilà encore une indication des protections que nous croyons nécessaires.

Le président: Merci, monsieur Slater.

Voulez-vous répondre maintenant à ma question? Je l'ai posée, monsieur Slater, car à mon avis il nous est important de savoir dans quels domaines nos témoins se considèrent spécialisés lorsque nous étudions les témoignages.

M. Slater: Monsieur le président, nous avons travaillé très sérieusement et très soigneusement au cours de trois ans avec beaucoup de chercheurs très respectés pour faire les études reliées à ce rapport sur la réforme réglementaire. Je crois que notre évaluation générale de la situation canadienne en matière de réglementation et de réglementation directe—les télécommunications, les compagnies aériennes, le camionnage,

[Texte]

we had developed a pretty confident view of the overregulation, the outdatedness of the regulation we had in Canada. We felt that our examination of the details, in particular of costs and services, in the airline area was sufficient to lead us to a confident view that the competitive route should be examined pretty vigorously.

I think we feel expert in the observation that there is a tremendous inertia behind regulation and reducing regulation in this country. I think we have a great deal of confidence in those views.

I think we also feel that up to the period of time, not just the three years we were studying, but for the examination of the body of history and experience, we in fact had a pretty satisfactory view of the thing. With respect to the details of Canadian airline operations, we felt ourselves less than fully expert mainly because we never did get access to an adequate data base, and what we did get we got access to rather late and therefore the opportunities that we had, even within our timeframe to do a hard-nosed analysis of the Canadian airline industry were seriously impaired.

• 1735

That is a problem you face. We faced it and you face it. I think I would say, from the point of view of your operations, that you are going to have to have more evidence than we were able to get at in order to come to the judgment on the costing of service of various qualities and various distances and densities and things of that sort, on cross-subsidization and those things. But I do have confidence. I continue to have confidence in the central thrust of our recommendations that a much bigger dose of competition—not all competition, but a much bigger dose of competition—would be an appropriate way to go in the airline industry.

The Chairman: Thank you very much, sir, and with that, on behalf of the committee, I would like to thank you and your colleagues for appearing here today.

The committee is adjourned until 3.30 p.m. tomorrow afternoon in Room 371, West Block.

Mr. Slater: I thank you and I wish you well in a very important piece of work.

The Chairman: Thank you, sir.

[Traduction]

les taxis, les exploitations agricoles, et ainsi de suite—nous a permis d'acquérir l'assurance que le Canada est surréglementé et que les règlements sont désuets. Selon nous notre étude des détails, en particuliers des coûts et des services, dans le domaine du transport aérien, suffit à nous convaincre que la solution de la concurrence mérite une étude approfondie.

Nous nous croyons assez compétents pour affirmer qu'il existe énormément d'inertie derrière les règlements et la réduction des règlements au Canada. Je crois que nous sommes arrivés à une assez grande certitude.

Nous pensons comprendre assez bien la situation, non seulement pour les trois années que nous avons étudiées, mais pour les années antérieures. Au sujet des précisions touchant l'exploitation des lignes aériennes canadiennes, nous sommes loin de nous considérer comme des experts, surtout que nous n'avons jamais eu accès à une base de données suffisante, et ce que nous avons eu, nous l'avons eu un peu tard. Donc, cela a sérieusement nui à nos possibilités de faire, dans le délai qui nous était accordé, une analyse vraiment sérieuse de l'industrie des lignes aériennes canadiennes.

Voilà le problème auquel vous êtes confrontés. Nous y sommes tous les deux confrontés. Je dirais que du point de vue de l'exploitation, vous aurez beaucoup plus de données que nous avons pu en obtenir afin d'en arriver à un jugement sur le coût des services de diverses qualités, des diverses distances, de l'achalandage, et ainsi de suite, ainsi que sur une subvention compensatoire, et ce genre de choses. Je n'ai pas perdu confiance dans l'orientation essentielle de nos recommandations, à savoir qu'une plus grande dose de concurrence serait ce qui est indiqué pour cette industrie, pas uniquement de la concurrence, mais une plus grande dose de concurrence.

Le président: Merci beaucoup, monsieur, et sur ce, au nom du Comité, je tiens à vous remercier, ainsi que vos collègues, pour avoir comparu devant nous aujourd'hui.

La séance est levée jusqu'à 15h30, demain après-midi, pièce 371, Édifice de l'ouest.

M. Slater: Je vous remercie et je vous souhaite bien du succès dans vos travaux, qui sont des plus importants.

Le président: Merci beaucoup.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30:

From the Department of Transport, Canadian Air Transportation Administration:

Mr. Richard P. St-John, Deputy Administrator;
Mr. J.A.A. Lovink, Director, Domestic Policy Air.

At 11:00:

From the Department of Consumer and Corporate Affairs, Bureau of Competition Policy:

M. Lawson Hunter, Director of Investigation and Research;
Mr. D.A. Dawson, Director, Regulated Section Branch;

Dr. D.F. McKinley, Director, Research and International Relations Branch.

At 3:30:

From the Economic Council of Canada:

Mr. David W. Slater, Chairman;
Mr. Bob Jenness, Senior Policy Advisor.

A 9h 30:

Du ministère des Transports, Administration canadienne des transports aériens:

M. Richard P. St-John, administrateur adjoint;
M. J.A.A. Lovink, directeur, Politique nationale air.

A 11 heures:

Du ministère de la Consommation et des Corporations, Bureau de la politique de la concurrence:

M. Lawson Hunter, directeur des enquêtes et recherches;
M. D.A. Dawson, directeur, Direction des industries réglementées;
M. D.F. McKinley, directeur, Direction de la recherche et des relations internationales.

A 3h 30:

Du Conseil économique du Canada:

M. David W. Slater, président;
M. Bob Jenness, conseiller général.

CANADA. PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 41

Wednesday, February 3, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 41

Le mercredi 3 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Deniger

Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Fisher
Massé
Mayer

Messrs. — Messieurs

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

McDermid
McRae
Nowlan
Scott (*Hamilton—*
Wentworth)

Shields
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 3, 1982
(69)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Cambell (*LaSalle*), Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Mayer and Nowlan.

Other Member present: Mrs. Côté.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation consultant and Mr. Timothy Denton, lawyer and consultant in regulatory matters.

Witness: From the Department of Transport, Canadian Air Transportation Administration: Mr. J.A.A. Lovink, Director, Domestic Policy Air.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Mr. Lovink made a statement and answered questions.

At 5:45 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, February 4, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 3 FEVRIER 1982
(69)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h 38 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Mayer et Nowlan.

Autre député présent: M^{me} Côté.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Gary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien et M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements.

Témoin: Du ministère des Transports, Administration canadienne des transports aériens: M. J.A.A. Lovink, directeur, Politique nationale air.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaire), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

M. Lovink a fait une déclaration et répond aux questions.

A 17h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 4 février 1982, à 9h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Wednesday, February 3, 1982

• 1539

The Chairman: Order, please. We are resuming our consideration of the order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services)*. We have a continuation today, actually, of our first session yesterday with Mr. Lovink. I made the commitment yesterday that we would continue with the list of speakers we had then, and I propose to do that.

The first questioner today will be Mr. Corbin, but before he begins, Mr. Lovink would like to make a very brief comment with regard to some of the questions that were asked yesterday and some statements that were made concerning CP Air. I have agreed to allow Mr. Lovink to make that intervention. Go ahead, sir, please.

Mr. J.A.A. (Hans) Lovink (Director, Domestic Policy (Air), Canadian Air Transportation Administration, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman.

Yesterday, on a number of occasions, it was suggested that the government policy that for a number of years gave Air Canada 75 per cent of the capacity on the transcontinental routes was still in force. I omitted to mention yesterday that this policy has been changed and that CP Air is now entitled to apply for any point in Canada; it is no longer restricted by that percentage share of the market. So in fact the potential for competition between Air Canada and CP Air in the transcontinental markets is greater than might have been thought. I just thought it might be helpful to make that clarification this afternoon.

• 1540

The Chairman: Thank you, sir.

Monsieur Corbin, voulez-vous commencer, s'il vous plaît.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Lovink to elaborate a little more beyond the text that we now have before us, and his presentation yesterday; perhaps to philosophize a little bit about his approach to the local transporters, and give specific reasons why he has come up with some of the recommendations. Would he say in particular why he seems to weigh more heavily in favour of the national and regional transporters when it comes to determining whether or not they should take over routes developed by local transporters? I am referring specifically to paragraph 52 of the summary, in cases where a national transporter or a regional transporter requests authorization to take over a route established and already served by locals. It seems to me that this approach weighs heavily against the locals and, in fact, it would make it much easier for the bigger guys to swallow up the small guys. But in general, I would like you to elaborate a little more on the approach you have taken in favour of the locals policy.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le mercredi 3 février 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons reprendre notre étude de l'ordre de renvoi ayant trait au document intitulé *Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires)*. Nous nous trouvons à poursuivre la séance d'hier, en présence de M. Lovink. En effet, je me suis alors engagé à donner la parole aux personnes déjà inscrites sur la ma liste, et c'est ce que je vais faire.

Le premier à intervenir aujourd'hui sera donc M. Corbin mais auparavant, M. Lovink a quelques très brèves remarques à faire au sujet de certaines des questions qui lui ont été posées hier et de certaines déclarations faites au sujet de CP Air. J'ai accordé à M. Lovink la permission de s'exprimer là-dessus et je lui demande donc de prendre la parole.

M. J.A.A. (Hans) Lovink (directeur, Politique nationale (Air), Administration canadienne des transports aériens, Transports Canada): Merci, monsieur le président.

Hier, on a dit à quelques reprises que pendant un certain nombre d'années, la politique gouvernementale accordait à Air Canada 75 p. 100 des routes transcontinentales, et que cette politique était encore en vigueur. Or, j'ai omis de mentionner hier que cette politique a été modifiée et que maintenant, CP Air a le droit de demander à desservir n'importe quel endroit au Canada; la société n'est plus obligée de s'en tenir à un certain pourcentage du marché. Par conséquent, les possibilités de concurrence entre Air Canada et CP Air sur le marché du service transcontinental sont plus grandes qu'on aurait pu le croire. J'ai jugé qu'il serait peut-être utile d'apporter cette précision.

Le président: Merci, monsieur Lovink.

Mr. Corbin, would you please be the lead questioner?

M. Corbin: Merci, monsieur le président. J'aimerais demander à M. Lovink de développer un peu plus son exposé d'hier et d'élaborer sur le texte que nous avons en mains. J'aimerais qu'il explicite ses idées au sujet des transporteurs locaux et qu'il nous précise pour quelles raisons il a formulé certaines des recommandations. En particulier, j'aimerais savoir pourquoi il semble plus favorable aux transporteurs nationaux et régionaux lorsqu'il s'agit de déterminer s'ils doivent desservir ou non le circuit d'abord exploité par les transporteurs locaux. Je me reporte précisément à l'article 52 de votre document, lequel prévoit les cas où un transporteur national ou régional demande l'autorisation d'exploiter un trajet d'abord établi par des transporteurs locaux et encore desservis par ces derniers. Il me semble que cette orientation est nettement défavorable aux transporteurs locaux et qu'elle rend beaucoup plus facile l'absorption des petits par les gros. Cela dit, en général, j'aimerais que vous développiez un peu plus les raisons qui sous-tendent votre orientation.

[Texte]

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: I think I should say, Mr. Chairman, that I do not believe the policy is at all unfavourable to the local carriers. As I tried to explain yesterday, it represents an attempt to divide the market in Canada which is a low-density market in a way which would promote the objectives of the policy, and would give all carriers some opportunity to grow, at least as traffic expands; perhaps not immediately but as traffic expands.

I do not believe that it would be easy to expand the role of the local carriers provided for in the policy without, at the same time, narrowing the role of the regional carriers, and perhaps of the national carriers as well.

Now, certainly not in principle is that unacceptable, but it is really a question of a trade-off. If you were to expand the role of the locals, would it be acceptable at the same time and commensurately, to reduce the role of the national carriers and of the regional carriers perhaps?

So it is that kind of concern that we face. It is recognized that this is an attempt to balance these competing interests and objectives without our attempting, in any way, to suggest that this is the perfect solution. It is a compromise.

Mr. Corbin: But it is arbitrary in approach though. I mean, on what substantial facts or parameters does the whole approach rest? Somewhere your mandate, as you have just admitted, is an attempt to divide the market on a geographic basis and between the various types or levels of carriers. But as someone said and as I understand you yourself have admitted to some extent, the whole policy is a confirmation of the status quo. It seems to me that we got some degree of response to that yesterday, and this seems to be the view of other witnesses who have since appeared before us.

• 1545

What I am concerned with is the ability of locals, and their sense of entrepreneurship, to really have an opportunity to go at this. The policy, as enunciated in the papers now before us, seems to me overly restrictive, overly restrictive, and does not foster the spirit of entrepreneurship to the extent that certainly a lot of the locals would like to see it. Not only that, my greater concern is that the policy would allow the regionals to gobble up, whenever they wanted to, the locals pretty rapidly. Am I wrong? Is this a fault of perception or misunderstanding?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, first of all, I could not disagree that the policy is one that defines the status quo as being essentially good, that it is an attempt to fine tune the status quo, to improve the status quo and not to throw it out and start de novo with something entirely new. That is definitely true.

[Traduction]

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, je crois devoir préciser que d'après moi, la politique n'est pas du tout défavorable aux transporteurs locaux. Comme j'ai essayé de l'expliquer hier, elle constitue une tentative axée sur la division du marché canadien, qui est de faible densité, de telle sorte qu'on puisse atteindre les objectifs de la politique et que tous les transporteurs aient la possibilité de croître, tout au moins dans la mesure où le trafic augmentera. Cela ne surviendra peut-être pas immédiatement, mais au fur et à mesure que ce trafic prendra plus d'ampleur.

Je ne crois pas qu'il soit facile d'accroître le rôle des transporteurs locaux, sous la forme où il est prévu par la politique, sans en même temps restreindre d'autant celui des transporteurs régionaux et peut-être même des transporteurs nationaux.

Evidemment, en principe, cela semble inacceptable mais sur le plan concret, il s'agit vraiment d'une mesure compensatoire. S'il fallait donner plus d'importance aux transporteurs locaux, serait-il en même temps acceptable de réduire d'autant les activités des transporteurs nationaux et peut-être celles des transporteurs régionaux?

C'est donc à ce genre de préoccupations que nous sommes confrontés. On reconnaît que notre proposition cherche à équilibrer les intérêts et objectifs qui se font concurrence, et nous ne prétendons pas avoir trouvé la solution idéale; il s'agit d'un compromis.

M. Corbin: Votre attitude est toutefois arbitraire. Enfin, sur quels faits ou en fonction de quels paramètres établissez-vous votre méthode? Vous venez d'admettre qu'en vertu de votre mandat, vous avez tenté de diviser le marché sur une base géographique pour le répartir entre les divers genres ou niveaux de transporteurs. Toutefois comme quelqu'un l'a dit et comme vous aussi l'avez avoué jusqu'à un certain point, toute cette politique maintient le statu quo. Or, il me semble qu'on a répondu à cela hier, et que d'autres témoins ont aussi exprimé le même avis devant nous.

Ce qui me préoccupe, c'est la possibilité qu'auront les transporteurs locaux de déployer leur esprit d'entreprise, de vraiment profiter de cette nouvelle orientation. En effet, la politique énoncée dans les documents qu'on nous a remis me semble imposer trop de restrictions aux transporteurs locaux, elle ne favorise pas suffisamment l'esprit d'entreprise. À part cela, je suis encore davantage préoccupé par le fait qu'elle permettra aux transporteurs régionaux d'acquiescer assez rapidement les transporteurs locaux, et ce quand ils le voudront. Est-ce que je me trompe? Est-ce une erreur de perception ou un malentendu?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, pour commencer, je conviens que la politique repose sur le fait qu'on estime que le statu quo est essentiellement bon. Elle constitue donc une tentative de le mettre au point, de l'améliorer plutôt que de le rejeter et de repartir à zéro. Cela ne fait aucun doute.

[Text]

As to whether the proposed role for the local carriers is too restrictive, I could perhaps point to a number of elements in the policy that would point in the other direction. For instance, if today a local carrier were to apply to compete, were to apply to serve a route like, let us say, Fredericton-Halifax, just to pick one, it might easily be said by the regional carrier in that part of the world: Well, that is not the local carrier's business; that is our route. Now, the policy says no. The policy says that it is entirely acceptable, from the standpoint of this proposed policy, at any rate, for a local carrier to apply to compete and offer a supplementary service to a regional carrier or a national carrier over the type of route on which the type of equipment that he would be authorized to operate would be economic. So I do not see the policy as being restrictive of the initiative or entrepreneurial verve of local carriers.

One of the thoughts in the policy is to direct the growth aspirations of the local carriers away from these jet routes which have traditionally been areas in which the local carriers have wanted to grow—they have wanted to move into jets and get into the larger centres—and to encourage them to look on the kinds of routes that are well served with the type of aircraft that we have in mind, let us say, smaller turbo prop or prop aircraft, and to expand and promote and develop local air services rather than to move into the types of routes now served by the national and regional carriers.

Mr. Corbin: Okay. This is my last question, Mr. Chairman, on this part of it.

Are you in any way suggesting that, on a provincial basis, the routes should be strictly reserved for locals, the intraprovincial services? Let me be more specific about what I have in mind.

In my province of New Brunswick, for example, except for the Golden Triangle, for many years we never had any other service. For a few years now we have had the Montreal-Chatham-Charlo route served by jet by EPA. But we still do not have this intraprovincial service that a lot of people over the years have been thinking about. A number of applications were thrown out. Certainly many of them were opposed by the regional carriers. Yet to this day they have not developed a package for intraregional service in New Brunswick, in spite of the fact that facilities are being put up there by the federal government, namely, the St-Léonard airport in my riding.

When you say that this confirms the status quo, tidies it up a bit, I am really concerned that what you are doing is allowing the regionals to keep a grab on the licences without necessarily committing them to develop their routes and provide the service. At the same time, this will continue barring locals from providing that intraprovincial service. I am concerned about it. I am concerned about it unless you can give

[Translation]

Par ailleurs, quant à savoir si la part dévolue aux transporteurs locaux est trop limitée, je vais vous citer un certain nombre d'aspects de la politique indiquant le contraire. Par exemple, si aujourd'hui un transporteur local demandait de pouvoir desservir un trajet comme celui de Frédéric-ton-Halifax, pour n'en nommer qu'un, le transporteur régional pourrait facilement répliquer qu'un tel circuit ne relève pas du domaine d'un transporteur local mais d'un transporteur régional. Or, la nouvelle politique affirme le contraire. En effet, elle considère comme entièrement acceptable que le transporteur local demande de faire concurrence à un transporteur régional ou national sur ce genre de ligne, qu'il offre un service supplémentaire pour lequel son matériel lui permettrait d'ailleurs des activités rentables. Par conséquent, cette politique ne me paraît pas limiter l'initiative ou l'esprit d'entreprise des transporteurs locaux.

L'une des articulations de ce document cherche par ailleurs à orienter les aspirations à la croissance des transporteurs locaux vers d'autres régions que ces lignes empruntées par les avions à réaction et où les transporteurs locaux ont traditionnellement voulu croître davantage. En effet, ils voulaient exploiter les lignes utilisées par les réactés et être actifs dans les grands centres, alors que nous nous les encourageons plutôt à se tourner vers le genre de trajets qui sont bien desservis au moyen de certains aéronefs, par exemple, les petits avions à turbo-hélices ou à hélices, les orientons vers l'expansion et la promotion des liaisons aériennes locales plutôt que de songer à se lancer sur le marché actuellement desservi par les transporteurs nationaux et régionaux.

M. Corbin: C'est bien. Maintenant ma dernière question, monsieur le président, tout au moins sur cette partie.

Entendez-vous par là qu'à l'échelle provinciale, les liaisons aériennes doivent être strictement réservées aux transporteurs locaux, et j'entends par là les services provinciaux? Laissez-moi préciser davantage ma pensée.

Dans ma province du Nouveau-Brunswick, par exemple, si on excepte le Triangle Doré, pendant de nombreuses années, nous n'avons jamais eu d'autres services que celui offert dans cette région. Depuis quelques années, la liaison Montréal-Chatham-Charlo est desservie par un réacté de la EPA. Cependant, nous ne disposons pas encore du véritable service provincial auquel songent beaucoup de gens depuis des années. Un certain nombre de demandes a été rejeté. Il est sûr que certaines d'entre elles ont suscité l'opposition des transporteurs régionaux. Or, en dépit de cela, ces derniers n'ont pas encore élaboré de stratégie relative à un service régional au Nouveau-Brunswick, ce malgré le fait que le gouvernement fédéral est en train de construire des installations, plus précisément l'aéroport de St-Léonard qui se trouve dans ma circonscription.

Lorsque vous dites que cela confirme et perfectionne le statu quo, ce qui me préoccupe vraiment, c'est qu'au fond vous permettez aux transporteurs régionaux de conserver leur mainmise sur les permis sans les obliger à s'engager à étendre leur réseau et à fournir davantage de services. En même temps, cela continuera à barrer la route aux transporteurs locaux, à les empêcher de fournir ces mêmes services. C'est ce qui me

[Texte]

me the assurance that this has sufficient flexibility to allow a New Brunswick-born and New Brunswick-developed outfit to have a reasonable first go at intra-New Brunswick services, I am not sure we are going in the right direction.

• 1550

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: There is no thought in the policy, Mr. Chairman, to giving local carriers based in a particular province a primary right if you like, or prior right, to serving local routes within that province. I think it would be difficult from an economic point of view to justify that. I think, in practice, the locally based carrier will be most aware of the opportunities in the market; will be most likely to develop the local service opportunities in a given market, much more likely than carriers based two or three provinces away.

Now, you mentioned in particular the lack of intra-New Brunswick air services. We would have to ask ourselves about the reasons for that. Attempts have been made to serve northeast New Brunswick from Moncton and Fredericton on a number of occasions. All of those services, after having been licensed, failed, or at least the carriers felt that the return was not adequate. Nobody has tried, to my knowledge, in the recent past to connect northeast New Brunswick with northwest New Brunswick and, until recently, there was very little interest in serving northwest New Brunswick. Now that there is an airport, there are some carriers that are showing some interest in it.

But why is it that there has been so little interest in providing intraprovincial services in New Brunswick when we find that in many other provinces there is a very flourishing local carrier industry? Well, I submit that it has everything to do with the nature of the market; the perception of entrepreneurs in this country and in New Brunswick, in particular, that they cannot make a dollar offering local air services in the province. There is just not the demand. There are just not enough people willing to pay the price necessary to cover the costs. This clearly implies that—and I guess it is just a logical corollary of it—if you want to have a much extended system of air services in New Brunswick, you are probably going to have to subsidize it.

Mr. Corbin: Are you against that? What about the social concerns, the socio-economic impacts of providing a service or of not providing a service? That has been part of your thinking, I hope; that has been part of the input into the development of this policy?

Mr. Lovink: Definitely. It is not a question of what my preference is. I can only explain here what the policy has been, and there is no question but that, thus far, it has been contrary

[Traduction]

préoccupe, et à moins que vous ne puissiez me donner l'assurance que le système sera assez souple pour permettre à une entreprise créée et exploitée au Nouveau-Brunswick d'avoir une assez bonne priorité quant à la prestation des services provinciaux, je crois que nous ne nous orientons peut-être pas dans la bonne voie.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, la politique ne cherche pas à accorder aux transporteurs locaux situés dans une province particulière une certaine priorité, un droit de préséance, pour ce qui est de desservir les lignes locales. Je crois qu'il serait difficile de justifier cela sur le plan économique. Cela dit, dans les faits, le transporteur local sera très bien au fait des possibilités qui s'offrent sur le marché; il est donc très probable que ce sera lui qui développera les possibilités de service s'offrant sur un marché donné, beaucoup plus que les transporteurs dont le siège social se trouve à deux ou trois provinces de là.

Vous avez mentionné l'absence de liaisons aériennes provinciales au Nouveau-Brunswick. Il faudrait peut-être se demander pourquoi cet état de fait existe. Or, des tentatives ont été faites à diverses reprises pour assurer la liaison avec le nord-est du Nouveau-Brunswick depuis Moncton et Fredericton. Toutefois, tous ces services, une fois leur permis obtenu, ont fait faillite, ou les transporteurs ont estimé que les bénéfices obtenus n'étaient pas suffisants. À ma connaissance, personne n'a récemment essayé de faire la liaison entre le nord-est du Nouveau-Brunswick et le nord-ouest de cette province, et à venir jusqu'à tout récemment, on s'intéressait très peu à la possibilité de desservir le nord-ouest du Nouveau-Brunswick. Cependant, maintenant qu'il y a un aéroport, certains transporteurs s'intéressent à la question.

Toutefois, pourquoi s'est-on si peu intéressé à la prestation de services provinciaux au Nouveau-Brunswick alors que dans bon nombre d'autres provinces, les entreprises de liaisons aériennes locales sont florissantes? Eh bien, je suis d'avis que cela tient à la nature du marché ainsi qu'à la perception qu'ont les transporteurs de notre pays et du Nouveau-Brunswick, en particulier, de ce marché, à la certitude qu'ils ont de ne pouvoir réaliser le moindre profit en offrant des services locaux dans cette province. La demande n'existe tout simplement pas. Il y a à peine assez de gens disposés à payer les prix exigés pour que les coûts puissent être absorbés. Cela indique clairement, à titre de corollaire, je crois, que si l'on veut établir un réseau très étendu de liaisons aériennes au Nouveau-Brunswick, il faudra probablement le subventionner.

M. Corbin: Êtes-vous contre cela? Que pensez-vous des préoccupations sociales et des répercussions socio-économiques résultant de la prestation ou de la non-prestation d'un service? J'espère que vous avez songé à cette question et que vous en avez tenu compte au moment d'élaborer cette politique.

M. Lovink: Certainement. Il ne s'agit toutefois pas d'indiquer quelle est ma préférence à moi. Je ne puis qu'expliquer le sens de la politique; or, jusqu'à maintenant, il ne fait pas de

[Text]

to the policy of successive governments to become involved extensively in local air services. There have been the isolated examples where governments have been prepared to do that, with the most recent case in point being the government's decision to make \$1 million available over 5 years to provide or support air services to St. Léonard. It has not been government policy to date. Whether it should become government policy in the future is, of course, not for me to say.

Mr. Corbin: I would hope so, for the sake of providing equal access to all Canadians, especially those more remote from centres of service. Would you be opposed to the Government of New Brunswick establishing its own intraprovincial air service, as a government?

Mr. Lovink: Now, you are asking again not my view but whether it would be consistent with government policy for the Province of New Brunswick to establish such a carrier.

Mr. Corbin: Yes.

Mr. Lovink: Yes? Well, at the moment there is before the Governor in Council a proposal by the Province of Saskatchewan to take over a privately owned carrier; that is now perceived to require the approval of the Governor in Council under the Aeronautics Act, and that is now up for decision. So until the government rules on this particular proposal by the Province of Saskatchewan, I really could not say how the government would respond to the Province of New Brunswick doing something like it.

• 1555

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. Lovink: Is it the plan of the department to follow this policy statement with a policy statement concerning the third level or local carriers, or is this it and the local carriers will simply fill in the space that is left?

Mr. Lovink: If I understand you correctly, Mr. Chairman, the policy is perhaps a little more specific in defining the roles of the national carriers than the regional carriers, and I can understand why you may see it as leaving all other things not yet well defined to the local carriers. I think that is probably a reasonable interpretation. I guess all I would add is that this is not bad, this does not limit their role in a way that is unduly restrictive, I believe.

The Chairman: So it is not your intention to come out with a specific policy document with regard to third-level carriers.

[Translation]

doute que les gouvernements successifs n'ont pas eu pour orientation de participer de façon substantielle à la prestation des services aériens locaux. Évidemment, il y a quelques exemples isolés à l'effet contraire, où le gouvernement a effectivement participé à ce genre de services, comme récemment lorsqu'il a accordé 1 million de dollars sur cinq ans pour favoriser la prestation de services de transport aérien à Saint-Léonard. Cependant, telle n'a pas été la politique générale du gouvernement jusqu'à ce jour. Quant à savoir si elle devrait l'être à l'avenir, bien entendu, ce n'est pas à moi de me prononcer là-dessus.

Mr. Corbin: J'ose croire que si, de sorte que tous les Canadiens puissent avoir un accès égal aux services de transport, spécialement ceux qui se trouvent dans les régions les plus éloignées des centres de services. Par ailleurs, vous opposeriez-vous à ce que le gouvernement du Nouveau-Brunswick crée son propre service provincial?

Mr. Lovink: Encore une fois, ce que vous me demandez, ce n'est pas de vous donner mon avis personnel là-dessus, mais bien de vous dire si une telle mesure prise par le gouvernement du Nouveau-Brunswick serait compatible avec la politique fédérale.

Mr. Corbin: Oui.

Mr. Lovink: Dans ce cas, en ce moment, le Gouverneur en conseil est saisi d'une proposition soumise par la province de la Saskatchewan, laquelle désire se porter acquéreur d'un transporteur privé. Or, on estime qu'à cette fin, il est nécessaire d'obtenir l'approbation du Gouverneur en conseil en vertu de la Loi sur l'aéronautique, et la décision à cet égard doit être rendue sous peu. Par conséquent, d'ici à ce que le gouvernement donne son interprétation de cette proposition émanant de la province de la Saskatchewan, je ne suis vraiment pas en mesure de vous dire comment il réagirait face à une initiative semblable de la part du Nouveau-Brunswick.

Mr. Corbin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

Monsieur Lovink, le ministère a-t-il l'intention d'ajouter à cet énoncé de principe un autre énoncé relatif aux transporteurs locaux ou de troisième niveau, ou est-ce le document définitif et les transporteurs locaux devront-ils simplement prendre ce qu'il leur reste?

Mr. Lovink: Si je vous ai bien compris, monsieur le président, la politique définit peut-être davantage les champs d'action revenant aux transporteurs nationaux plutôt que ceux des transporteurs régionaux. Si tel est le cas, je puis comprendre pourquoi la part dévolue aux transporteurs locaux vous paraît assez vaguement indiquée. Une telle interprétation me paraît défendable. J'ajouterai simplement que ce n'est pas une mauvaise chose car d'après moi, le rôle de ces derniers ne se trouve pas limité de façon excessive.

Le président: Par conséquent, vous n'avez pas l'intention de publier un document portant précisément sur les transporteurs de troisième catégorie.

[Texte]

Mr. Lovink: It is my understanding that there is no such intention.

The Chairman: Thank you.

Now just for members' benefit. Mr. Mayer is next. Ordinarily I would call upon Mr. Nowlan, following him on the second round, but because Mr. Benjamin has informed me that he has to leave at 4.30, unless Mr. Nowlan disagrees strenuously . . .

Mr. Nowlan: You are darned right. I got here at 3.30 too. Unless Ben has something really important to go to . . .

Mr. Benjamin: No, I am taking my wife to the airport.

Mr. Nowlan: How long are we going to be here this afternoon?

The Chairman: Hopefully, I would suspect until about 5 p.m., until the members have completed their questioning.

Mr. Nowlan: Well, get him going.

The Chairman: Okay. Mr. Mayer, please.

Mr. Mayer: One reason for our having the Air Transportation Administration back again was so I for one could better understand the process you people went through to develop this policy.

If I remember rightly, Mr. Lovink, yesterday you said that this position was more or less created for you, that you came to this position in 1977. Could you tell us a little bit about your background before you came here? I understand that you were specifically hired to develop an air transportation policy for the country. Could you tell us what you did or what kind of involvement you had with the air transportation business before you came to this position?

Mr. Lovink: Mr. Chairman, if I gave the impression that I was specifically hired to develop this policy, I gave the wrong impression. My education is in economics and business administration. I have also taught in the field of political science for a number of years and I came to the federal government in 1974 in an executive interchange arrangement. I worked in the Department of Transport on a number of different topics. Then in 1977 I was invited to leave the university and join the department on a permanent basis.

It had been decided at that time that a domestic air policy branch, as such, should be set up and that there should be somebody in charge of it. I was invited to do that. It seemed to me an interesting and stimulating opportunity so I accepted.

At that time the creation of the domestic air carrier policy per se was not the prime objective. I mean, there are a vast range of issues we have to deal with apart from the creation of

[Traduction]

M. Lovink: A ma connaissance, on ne prévoit rien de ce genre.

Le président: Merci.

A titre d'information à l'intention des députés maintenant. M. Mayer sera le prochain à prendre la parole. Ordinairement, je demanderais à M. Nowlan de le faire au second tour, mais étant donné que M. Benjamin m'a dit devoir nous quitter à 16h 30, à moins que M. Nowlan ne s'y oppose vivement . . .

M. Nowlan: Ce qui est justement le cas. Moi aussi je suis arrivé ici à 15h 30. Par conséquent, à moins que Ben n'ait quelque chose de vraiment important à soulever . . .

M. Benjamin: Non, je vais conduire ma femme à l'aéroport.

M. Nowlan: Jusqu'à quand allons-nous siéger ici cet après-midi?

Le président: J'espère que ce sera jusqu'à vers 17 heures, à moins que les membres ne finissent de poser leurs questions auparavant.

M. Nowlan: Eh bien, accordez-lui la parole le plus vite possible.

Le président: C'est bien. Monsieur Mayer, à vous la parole.

M. Mayer: L'une des raisons pour lesquelles nous avons fait comparaître de nouveau les représentants de l'Administration canadienne des transports aériens, c'était afin de me permettre de mieux comprendre la façon dont vous avez élaboré cette politique.

Si je me souviens bien, monsieur Lovink, hier vous nous avez dit que votre poste a plus ou moins été créé à votre intention, et que vous êtes entré en fonctions en 1977. Pouvez-vous nous renseigner quelque peu sur vos antécédents? Je crois savoir que vous avez été embauché précisément pour élaborer une politique relative au transport aérien au Canada. Pouvez-vous donc nous dire ce que vous avez fait ou quels ont été vos liens avec le domaine du transport aérien avant d'exercer vos fonctions actuelles?

M. Lovink: Monsieur le président, si j'ai donné l'impression d'avoir été embauché précisément pour élaborer cette politique, c'est une erreur. J'ai obtenu ma formation en sciences économiques et en administration des affaires. J'ai également enseigné les sciences politiques pendant un certain nombre d'années puis j'ai travaillé pour le gouvernement fédéral à partir de 1974, ce dans le cadre d'un échange de gestionnaires. J'ai ensuite travaillé au ministère des Transports sur divers projets. Enfin, en 1977, on m'a invité à quitter l'université et à me joindre à plein temps à ce ministère.

Or, à l'époque, on estimait qu'il fallait mettre sur pied une direction chargée d'une politique aérienne nationale et qu'il faudrait y nommer un directeur. C'est à moi qu'on a demandé d'accomplir ces fonctions. Étant donné que le poste me paraissait intéressant et stimulant, j'ai donc accepté.

A l'époque toutefois, l'élaboration d'une politique nationale en matière de transport aérien ne constituait pas l'objectif primordial à atteindre. J'entends par là qu'il y a une vaste

[Text]

this specific policy, and which I guess justifies our existence, like dealing with appeals and a number of other things like that.

Mr. Mayer: Have you ever worked in the airline industry?

Mr. Lovink: No, I have not worked in the airline industry.

Mr. Mayer: Have you lived in many different parts of the country? Where have you lived in the country? To be fair to you, let me background that. I come from western Canada and a lot of us feel that distances there are something that people really cannot understand and comprehend the way we who grew up there do. It is on that basis I would like to know what parts of the country you have lived in, and to give me and the committee a better understanding of your feel for the country.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, I have lived in Ontario all my life. I have travelled all over Canada, not only since I have had this job but also previous to that. I think I have a very good understanding, to the extent that it is possible to develop a good understanding, of the diversity of this country without actually living all across the country. I must admit that I have not lived in a province other than Ontario.

• 1600

Mr. Mayer: Are you a pilot?

Mr. Lovink: No, I am not.

Mr. Mayer: Okay.

Yesterday you said you had three basic ways of looking at this thing: You said: "If it is not broken, you do not fix it," kind of thing, you leave the thing, the status quo. You said: "What is the ideal? You start from a clean slate and go again." The other one you defined as being to deregulate, and over a period of time to let the situation, or let the cards, fall where they may. How did you go about developing this policy? I would be interested in knowing how we should treat this and what kind of background work you did in terms of developing this policy.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: The three options that you have just referred to now were considered in the department by its senior executives in 1977, when we started to work on this policy, as I explained in the slides yesterday. It was decided as far back as then, 1977, and in the policy proposal that was issued in 1977, that the other two options that you mentioned were simply not on, they were simply not practical in the Canadian context. I guess at that time there was also a strong perception among the executives of the department and the minister that the industry was not performing badly. At the time we had not done all the studies that we have done since that time, which have confirmed that.

[Translation]

gamme de questions dont nous sommes responsables à part la conception de cette politique, et qui justifient notre existence, comme des appels et un certain nombre de choses semblables.

M. Mayer: Avez-vous déjà travaillé dans le domaine des services aériens?

M. Lovink: Non, je ne l'ai jamais fait.

M. Mayer: Avez-vous vécu dans plusieurs régions de notre pays? Où avez-vous vécu? Pour être juste, laissez-moi vous dire pourquoi je pose de telles questions. Pour ma part, je viens de l'Ouest et bon nombre des citoyens de cette région estiment que les autres ne peuvent vraiment pas comprendre ce que sont les distances là-bas comme nous, qui y avons grandi, le comprenons. C'est pour cela que j'aimerais savoir dans quelles régions du pays vous avez vécu, car cela me permettrait ainsi qu'au Comité de mieux comprendre votre perception de notre pays.

M. Lovink: Monsieur le président, j'ai vécu en Ontario toute ma vie. J'ai toutefois voyagé partout au Canada, non seulement depuis que j'occupe mes fonctions actuelles, mais aussi auparavant. Par conséquent, dans la mesure où cela est possible, j'estime très bien comprendre la diversité du Canada même si je n'ai pas vécu partout. J'admets en effet ne pas avoir vécu ailleurs qu'en Ontario.

M. Mayer: Êtes-vous pilote?

M. Lovink: Non.

M. Mayer: Bien.

Hier, vous avez dit qu'il y avait trois façons principales d'envisager la question. Vous avez dit: «Tant qu'une chose n'est pas cassée, il n'y a aucune raison de la réparer», c'est-à-dire que les choses restent en état. Vous avez dit également que l'idéal serait de pouvoir tout effacer et de recommencer à partir de rien. Vous avez dit également qu'une autre façon de faire serait de déréglementer les transports aériens et de laisser les choses s'agencer d'elles-mêmes, peu à peu. Comment en êtes-vous venu à formuler la politique que vous avez adoptée? Cela m'aiderait de savoir comment vous en êtes venu là et quelle sorte d'étude préparatoire vous avez effectuée.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Les hauts fonctionnaires du ministère ont examiné les trois options que vous venez d'esquisser en 1977, lorsque nous avons commencé à travailler sur cette politique, ainsi que je l'ai expliqué hier. Il avait été décidé déjà à l'époque, dans le projet qui avait été soumis alors, que les deux autres options que vous avez mentionnées n'étaient tout simplement praticables dans le contexte canadien. J'imagine qu'à l'époque, le ministre et ses hauts fonctionnaires se considéraient relativement satisfaits du fonctionnement du secteur. Nous n'avions pas encore terminé toutes les études que nous avons entreprises depuis et qui ont confirmé ce fait.

[Texte]

Back in 1977, the basic option that you see before you now was adopted by the minister and by the senior executives of the department. Since that time, we have been trying off and on—and there have been big hiatuses there when no work was being done while we did other things—to find a way in which the existing arrangement could be made a little better, so that we could fine tune it in a way that would be acceptable to the industry and to the travelling public and everyone else.

Mr. Mayer: What kind of format did you have set up to discuss what you were doing with the industry, specifically with the different levels of carriers? They all have associations, they all have offices, what kind of consultation did you engage in over the past five years with the industry?

Mr. Lovink: When the first draft was issued in 1977, we invited ATAC, the Air Transport Association, to establish a joint committee with the Air Transportation Administration, in which the CTC was also involved, which would consider the merits of the proposal at the time—which was slightly different from what you see now. A number of meetings took place at a very high level—airline presidents were involved, and so on—in the late fall of 1977. Then the Air Transport Association had its own meetings, I think in the early months of 1978. They considered the proposed policy at the time, and decided that there were so many carriers who were uncomfortable with one or another part of it that the Air Transport Association could not really reach any view on it, except to say that the policy was too specific for them. They wanted the department really to go back to the drawing board and leave much more discretion for the CTC than the policy contained at that time.

Mr. Mayer: I am interested, specifically, in the process, because we are going to have the carriers appear before the committee. For instance, how did you come up with the 800-mile idea between regionals and nationals? Was that something you did in consultation with the airlines? How did you get the 800-mile figure? Where did that come from?

Mr. Lovink: The 800-mile figure was an attempt, again, to come up with roles for the national versus the regional carriers that would give each of them an opportunity to grow, that would be generally considered to be rational and fair without at the same time creating efficiency problems, if you like.

Mr. Mayer: I realize that. But my question is, specifically, why 800 miles? Why not 400 miles? Why not 1,200 miles? The Economic Council, for instance, has an econometric model that they can work with. You are an economist, you know what I am talking about. Did you guys use any of those kinds of sophisticated techniques to sit down and superimpose those on the country and feed that into a model to come up with the 800? Where did it come from? I would like to know in the hard, cold, business world—not the academic world where you sit down and talk about these options in isolation—how you got to the 800 miles? I am interested.

Mr. Lovink: I guess I was trying to convey, particularly yesterday, that this is anything but an academic or ideal type

[Traduction]

En 1977, donc, l'option fondamentale que vous avez sous les yeux a été adoptée par le ministre et ses collaborateurs. Depuis lors, nous avons cherché à divers moments à améliorer l'accord existant, à le raffiner de façon à ce qu'il convienne à la fois aux transporteurs, aux usagers et à tout le monde en général. Mais ce n'était pas là un travail continu, nous devions l'interrompre souvent pour nous consacrer à d'autres tâches.

M. Mayer: Quel sorte de mécanisme de consultation avez-vous mis sur pied avec les transporteurs des diverses catégories? Ils sont tous regroupés au sein d'associations, ils ont des bureaux, et j'aimerais savoir quelle sorte de consultation vous avez menée avec eux au cours des cinq dernières années?

M. Lovink: Au moment de la publication de notre avant-projet en 1977, nous avons invité l'Association des transporteurs aériens du Canada à se joindre à nous au sein d'un comité mixte où la CCT était également représentée, afin d'étudier le bien-fondé du projet qui était alors sensiblement différent de celui que vous voyez maintenant. Un certain nombre de réunions ont eu lieu à un très haut niveau, avec la participation de présidents de compagnies aériennes, à la fin de l'automne 1977. Ensuite, l'Association des transporteurs aériens a tenu ses propres consultations au début de 1978. Elle a étudié notre projet et a décidé qu'un trop grand nombre de transporteurs formulaient des objections contre l'un ou l'autre de ses éléments pour que l'Association puisse émettre un avis, sinon pour dire que la politique leur paraissait trop détaillée. Elle souhaitait que le ministère revoie ses plans afin de laisser beaucoup plus de latitude à la CCT que le projet ne le prévoyait à l'époque.

M. Mayer: Ce qui m'intéresse, c'est le processus que vous avez suivi, car les transporteurs vont eux-mêmes comparaître devant le Comité. Par exemple, comment en êtes-vous arrivé à la limite des 800 milles qui départage les transporteurs régionaux et les transporteurs nationaux? Êtes-vous parvenu à ce chiffre en consultation avec les compagnies? Comment avez-vous arrêté ce chiffre de 800 milles? D'où vient-il?

M. Lovink: Par ce chiffre de 800 milles, nous essayons de réserver à chaque catégorie de transporteurs, régionaux ou nationaux, un secteur qui leur donne la possibilité de s'étendre, dans un cadre généralement accepté comme rationnel et équitable et ne créant pas de contrainte de rentabilité.

M. Mayer: Je comprends très bien. Ma question est de savoir pourquoi 800 milles précisément? Pourquoi pas 400 milles? Pourquoi pas 1,200 milles? Le Conseil économique, par exemple, possède un modèle économétrique qu'il utilise pour ses projections. Vous êtes un économiste, vous devez savoir de quoi je parle. Avez-vous fait appel vous-même à ce genre de techniques sophistiquées pouvant vous indiquer les effets de vos différentes options pour arrêter le chiffre de 800 milles? D'où le tirez-vous? J'aimerais savoir comment vous avez arrêté ce chiffre, si vous avez tenu compte de la réalité difficile du monde des affaires ou bien si vous y avez réfléchi uniquement dans l'abstrait.

M. Lovink: Ce que j'ai essayé de vous faire comprendre, particulièrement hier, c'est que tout ceci est loin d'être un

[Text]

of approach. It is a very pragmatic approach, the various ways in which the pie could have been split, if you like.

• 1605

Now, you ask specifically about the 800 miles. Well, as the document explains, we looked at various possibilities. We said, well, what about having none? If we had no mileage restriction, what would it do? If we had 500 miles, what would it do? If we had 1,000 miles, what would it do? What would it do to existing authorities, to new authorities If we had 500 miles, well, it would have meant that a number of routes that the regional carriers are now licensed for would become ineligible.

Mr. Mayer: So, from your answer, then, we are to assume that there is some work, pieces of paper, or whatever, that you people did to consider that. Is that something you could provide to the committee so we could have a chance to look at it and see on what basis the 800 miles' decision was made, and then be better informed ourselves to either agree or disagree with the 800 miles?

Mr. Lovink: I think, Mr. Chairman, that there were certainly staff papers, drafts of various sorts, but the options that we did consider are presented here, and in fact it is on this basis that they were presented to ministers as well. These were the alternatives that were considered, and here are the reasons why the other possibilities were not adopted.

So, this really amounts to the best working paper that we have without talking about all kinds of drafts that would not have the support, perhaps, of anybody but the author.

Mr. Mayer: I am not talking about drafts. I am talking about one specific item in the recommendation where you say the 800 miles should be the split between the regionals and the majors, and it seems to me You said that you considered various options—I am just saying that if you considered various options, and you said it was not an academic exercise, it was very thorough-going, then presumably there is some work that you did to back up the fact that it was thorough-going; and I wonder if that is something that the committee would find useful. Perhaps you could provide us with the kind of work that you did within your department.

Mr. Lovink: When I say that there are a lot of papers, I do not mean to say that this particular option of adopting an 800-mile limit on the regionals can be substantiated in any theoretical sense or any academic sense; I have no econometric model which shows what the consequences would be of having something else.

We do not have that kind of background information that would help the committee. It was principally a case of our saying, what routes would go to the regionals if we had it at some different stage-length limit.

[Translation]

exercice académique ou une recherche d'idéaux. C'est une approche très pragmatique qui a présidé au choix de la façon dont nous découpons le gâteau, si vous voulez.

Vous me demandez, maintenant, comment nous en sommes arrivés précisément au chiffre de 800 milles. Eh bien, ainsi que le document l'explique, nous avons envisagé diverses possibilités. Nous nous sommes d'abord demandé ce qui arriverait si nous n'avions aucune limite. Que se passerait-il alors? Si nous avions une limite de 500 milles, qu'arriverait-il? Ou encore si la limite était de 1,000 milles? Eh bien, si la limite avait été de 500 milles, cela aurait signifié que les transporteurs régionaux auraient perdu un certain nombre de trajets qu'ils ont l'autorisation d'exploiter à l'heure actuelle.

M. Mayer: Je déduis donc de votre réponse que vous avez procédé à des études, à des travaux, consignés sur papier. Pourriez-vous remettre ces documents au Comité afin que nous puissions les examiner et déterminer sur la base de quel critère a été prise la décision des 800 milles, de sorte que nous puissions nous forger notre propre opinion?

M. Lovink: Je pense, monsieur le président, qu'il y a eu des documents, divers projets, etc., mais les options que nous avons examinées sont exposées ici, et c'est sur la base de ce texte qu'elles ont été présentées également au ministre. Les différentes possibilités que nous avons examinées sont là, ainsi que les raisons pour lesquelles les autres ont été rejetées.

Ceci constitue donc le meilleur document de travail que nous puissions soumettre, à part peut-être toutes sortes d'avant-projets qui n'expriment l'avis de personne sinon de l'auteur.

M. Mayer: Je ne parle pas d'avant-projets. Je parle d'un élément bien précis de votre recommandation, celui où vous dites que le chiffre de 800 milles deVrait constituer le critère départageant les compagnies régionales et les grandes compagnies et il me semble . . . vous dites que vous avez envisagé plusieurs options . . . si c'est effectivement le cas, et si vous n'avez pas étudié cela dans l'abstrait mais de façon très complète, alors il doit y avoir des travaux qui pourraient nous le démontrer; je pense que le Comité les trouverait utiles. Peut-être pourriez-vous nous communiquer les travaux que vous avez accomplis au sein du ministère.

M. Lovink: Lorsque je dis qu'il y a beaucoup de documents, je ne veux pas dire que cette option de 800 milles que nous avons adoptée est appuyée par des raisonnements théoriques ou académiques; je ne possède pas de modèle économétrique qui indique les conséquences qu'aurait entraîné un autre choix.

Nous n'avons pas ce genre de données de base qui pourraient renseigner le Comité. Essentiellement, nous avons procédé ainsi: nous avons demandé quels trajets iraient aux compagnies régionales si nous avions une ligne de partage différente.

[Texte]

Mr. Mayer: Can you provide us with that information—the routes that would go to that . . . ?

Mr. Lovink: Well, there are some examples here of the other routes we had been given, but these were used in the analysis

Mr. Mayer: This is obviously going to have to be very much a cranium-jamming exercise for all of us on this committee, and it seems to me the more justification that we can have from you for some of the decisions that you made, then the easier it is going to be for us to understand where you are coming from when you make those kinds of recommendations.

Mr. Lovink: Could I perhaps draw your attention to page 17 of the policy proposal where there is some discussion of the various alternatives here. It indicates, for instance, what routes would qualify for non-stop operation by the regionals and which would not. It goes into some discussion of what the consequences would be of having a shorter stage-length limit. There is really not much more to be said on the subject than is here.

Mr. Mayer: Okay. Then, I do not want to belabour that; I am just trying to use that 800 miles as a way of—

The Chairman: Three more minutes

Mr. Mayer: How many more minutes?

The Chairman: About three more minutes.

Mr. Mayer: I am trying to justify in my own mind

Mr. Corbin: On a point of order. Rather than giving reference to the page number—I am not sure if it is the same in English as in French—could we have the reference to the paragraph?

Mr. Lovink: Number 44.

Mr. Corbin: Number 44; thank you.

Mr. Lovink: And 45. Basically, 44 to 49.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Mr. Corbin refers to the lack of policy dealing with regionals, and I think the same thing can be said about charters. How do charters fit into this, and therefore the international situation? A lot of us think in Winnipeg, for instance, we should have an American carrier flying south. Northwest has been in there for I do not know how long—I guess forever, since they first came in there with jets.

• 1610

The Chairman: Just a word of caution with regard to Winnipeg, south of the border. This paper deals specifically with domestic routes; it does not deal with international routes.

[Traduction]

M. Mayer: Pourriez-vous nous donner ces renseignements, c'est-à-dire les trajets qui iraient aux compagnies régionales . . . ?

M. Lovink: Eh bien, vous avez ici quelques exemples des autres trajets qui ont servi dans l'analyse . . .

M. Mayer: Il est évident que tous les membres du Comité vont devoir beaucoup bûcher sur toutes ces questions et il me semble que plus nous posséderons de données justifiant certaines des décisions que vous avez prises et plus il nous sera facile de comprendre vos raisonnements et vos intentions.

M. Lovink: Je pourrais peut-être attirer votre attention sur la page 17 de votre document où sont exposées les différentes possibilités. Nous y indiquons, par exemple, quels trajets les compagnies régionales pourraient exploiter sans escale et lesquels leur seraient interdits. On y esquisse également les conséquences qu'entraînerait une limite beaucoup plus courte. Il n'y a pas grand chose que je puisse ajouter sur la question.

M. Mayer: Bien. Dans ce cas, je n'insisterai pas; j'essaie simplement de considérer ces 800 milles comme un moyen de . . .

Le président: Il vous reste trois minutes . . .

M. Mayer: Combien de minutes?

Le président: Environ trois minutes.

M. Mayer: J'essaie de justifier pour moi-même . . .

M. Corbin: J'invoque le Règlement. Plutôt que d'indiquer les numéros de pages dans le document . . . je ne suis pas sûr que la pagination soit la même en anglais qu'en français . . . pourrait-on nous indiquer le paragraphe?

M. Lovink: C'est le paragraphe 44.

M. Corbin: Numéro 44. Je vous remercie.

M. Lovink: Et 45 aussi. En fait, cela va de 44 à 49.

M. Corbin: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: M. Corbin a cité l'absence de politique en ce qui concerne les compagnies régionales, et je pense que l'on peut dire la même chose de l'affrètement. Comment l'affrètement s'insère-t-il là-dedans et, par voie de conséquence, dans les transports internationaux? Beaucoup d'entre nous à Winnipeg, par exemple, pensent que les vols vers les États-Unis devraient être assurés par un transporteur américain. La Northwest est présente dans le secteur depuis je ne sais quand . . . pratiquement depuis toujours, depuis qu'elle a mis en service des avions à réaction.

Le président: Juste une mise en garde concernant les vols vers le sud à partir de Winnipeg. Ce document traite exclusivement des vols intérieurs et pas du tout des vols internationaux.

[Text]

Mr. Mayer: To be technical, I guess you are absolutely right. But if we are going to understand and develop any kind of a sensible national air policy, we cannot do it in isolation. Canada does not sit as the only country on the globe.

Mr. Nowlan: This is part of the dilemma, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: Charters are a fact of life in Canada, and they have an effect on the rate structure whether we like it or not. I think we must have a certain amount of latitude to get some background as to where they are going to fit; otherwise, what we do is going to be somehow flawed, at least in my opinion.

The Chairman: I agree, Mr. Mayer, obviously. The only reason I brought in that caveat is that international routes, of course, are achieved through international negotiation and agreement, and I do not think we, as a committee, want to get into that aspect of it right now; not on this reference, particularly. That is all. But go ahead and respond to the question, Mr. Lovink, if you like.

Mr. Lovink: I am sorry, Mr. Chairman, I am not exactly sure what the question is.

Mr. Mayer: Well, Tuesday afternoon, Mr. Corbin referred to the problem that he had with regionals, and I can make the same comment from my part of the country; so to follow from that, you wonder where charters fit into the policy.

Charters, in many cases, fly internationally. Let me give you an example. PWA was granted a licence to fly Calgary-Brandon-Toronto. To fly out of Toronto with a charter; that is international. That had an integration for a third level, a regional, and a national, plus a charter. So I am asking, specifically, the witness' opinion on where he thinks charters should fit in this kind of a policy discussion.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, there are a number of carriers for whom charters are a full-time operation. Obviously Wardair is the most prominent example. For lots of other carriers, charters are a very good way of supplementing their normal scheduled operations. That happens to be the case with the regionals. Now, is your question asking what the government's charter policy is?

Mr. Mayer: Well, I am just saying that I do not see a lot of reference to charters in the policy for discussion purposes. And it seems to me that we cannot really talk about the total air policy domestically unless we have some kind of an understanding or some kind of way for figuring out where charters fit.

Mr. Lovink: Well, the point I tried to make yesterday, although perhaps not very well, was that regarding the charter policy that now exists—and I could explain that policy, if you wish—the point is that at the moment I am not aware of any desire on the part of the government to change it.

[Translation]

M. Mayer: En théorie, vous avez certainement raison. Mais si nous voulons comprendre et formuler une politique aérienne nationale raisonnable, nous ne pouvons pas procéder de façon isolée. Le Canada n'est pas le seul pays sur le globe terrestre.

M. Nowlan: C'est précisément là le dilemme, monsieur le président.

M. Mayer: Les vols affrétés sont une réalité de la situation canadienne et ils exercent un impact sur la structure tarifaire, que cela nous plaise ou non. Nous devons avoir une certaine marge de manoeuvre pour déterminer de quelle façon l'ensemble s'articulera, autrement nos conclusions seront erronées, c'est du moins mon avis.

Le président: Je suis d'accord avec M. Mayer, bien sûr. La seule raison pour laquelle j'ai fait cette mise en garde est que les trajets internationaux font l'objet de négociations et d'accords au niveau international, et je ne pense pas que nous, en tant que Comité, puissions aborder cet aspect maintenant, du moins pas dans le cadre du mandat que nous avons à l'heure actuelle. C'est tout. Mais je vous en prie, monsieur Lovink, répondez à la question si vous le voulez.

M. Lovink: Je regrette, monsieur le président, je ne vois pas très bien quelle était la question.

M. Mayer: Eh bien, mardi après-midi, M. Corbin a mentionné le problème que posent chez lui les compagnies régionales, et je peux dire la même chose pour ce qui est de ma région; partant de là, je me demande ce qu'il advient des vols affrétés, aux termes de cette politique.

Les vols affrétés, très souvent, franchissent les frontières. Laissez-moi vous donner un exemple. PWA a reçu un permis pour desservir le trajet Calgary-Brandon-Toronto, ainsi que pour les affrètements à partir de Toronto, même pour des vols internationaux. On a donc là trois niveaux, le niveau régional, le niveau national et le niveau affrètement. J'aimerais donc que le témoin nous donne son avis sur la manière dont l'affrètement s'insère dans cette politique nationale.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, il existe un certain nombre de transporteurs qui se consacrent exclusivement à l'affrètement. Wardair en est l'exemple le plus connu. Pour beaucoup d'autres, l'affrètement constitue un excellent complément de leurs activités régulières. C'est le cas des compagnies régionales. Votre question est-elle donc de savoir ce qu'est la politique du gouvernement en matière d'affrètement?

M. Mayer: Je dis simplement que cet énoncé de principe ne mentionne guère les vols affrétés. Il me semble que l'on ne peut pas vraiment parler d'une politique d'ensemble dans les transports aériens intérieurs si l'on n'a pas au moins une vague idée de la façon dont l'affrètement s'articule avec elle.

M. Lovink: Ce que j'ai essayé de faire ressortir hier, peut-être pas avec succès, c'est que le gouvernement ne paraît pas vouloir changer quoi que ce soit à l'actuelle politique d'affrètement, que je pourrais d'ailleurs vous exposer si vous y tenez.

[Texte]

The policy basically is considered to be good by successive ministers. It is considered to be working well; it is considered to be providing a role for charters that fits in well with the role for scheduled services.

Mr. Mayer: I am not so sure Wardair would agree with you on that but, anyway, we will let them challenge you on that.

Mr. Lovink: I know they would not agree with that. I am simply saying what the government's view of the matter appears to be. So, in the circumstances, it was a judgment of the department that there is no need, at the moment, for any new charter policy; that the charter policy defines a relationship between scheduled and charter services adequately.

Mr. Mayer: I would say I guess probably then—

The Chairman: Final question, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: —what you do with charters is that you go at them on an ad hoc basis and, maybe, that is the way you have deal with it.

But let me close by trying to find out where this thing is in terms of our position as a committee and with regard to this proposed domestic air carrier policy, Ottawa, August, 1981. Has the thing ever gone to cabinet? Where does it fit as far as the process is concerned, so that we can better understand what our job is here as a committee.

The Chairman: Will you try that one?

Mr. Lovink: Certainly. This paper, in fact in exactly this form, was considered by cabinet; but it was decided that, rather than take a decision on its merits at this time, the Minister of Transport should issue the proposed policy for public comment and consideration; that in the light of that comment and consideration, he would bring back to cabinet possibly a revised version of this document. That is where it stands.

Now, the question came up yesterday about co-ordination with other departments, co-ordination with the Department of Consumer and Corporate Affairs, for example. Well, there was co-ordination with them in the sense that they were certainly aware of this policy, because they were required to provide their minister with advice on this policy as part of the cabinet consideration. Perhaps I have said enough, but I would be glad to amplify.

• 1615

The Chairman: I might just add, Mr. Mayer, that the minister came to me and asked if I thought the committee would be interested in this whole public discussion business of having this paper as a reference. I consulted with the steering committee and on their part it was not only unanimous, it was enthusiastic, that this is exactly the kind of thing committees should be doing before it becomes policy. That is why it is here.

[Traduction]

Les divers ministres des Transports l'ont trouvée généralement bonne. Elle donne de bons résultats et paraît réserver à l'affrètement un rôle qui s'harmonise bien avec celui des services à horaires fixes.

M. Mayer: Je ne suis pas tout à fait certain que Wardair partage votre avis là-dessus mais je laisserai la compagnie se défendre elle-même.

M. Lovink: Je sais que Wardair n'est pas d'accord. J'expose simplement les vues du gouvernement sur la question. Donc, dans ces circonstances, le ministère a jugé qu'il n'était pas besoin pour le moment de modifier la politique d'affrètement et que celle-ci définissait de façon appropriée le rôle respectif des services d'affrètement et des services à horaires fixes.

M. Mayer: Dans ce cas, j'imagine que...

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Mayer.

M. Mayer: ... que vous considérez que les services d'affrètement cas par cas et qu'il n'y a pas d'autre solution.

Je vais conclure en essayant de déterminer où nous en sommes en tant que Comité à l'égard de cette politique des transports aériens intérieurs publiée à Ottawa en août 1981. Est-ce qu'elle a été adoptée au Cabinet? A quel stade du processus en sommes-nous, afin que nous sachions quel doit être le rôle du Comité.

Le président: Voulez-vous répondre?

M. Lovink: Certainement. Le document a été examiné exactement sous cette forme par le Cabinet; plutôt que de l'adopter sur la base de son bien-fondé, le Cabinet a décidé que le ministre des Transports le soumettrait à un débat public et présenterait au Cabinet une version modifiée à la lumière du débat. C'est là où en sont les choses.

La question qui a été posée hier portait sur la coordination avec les autres ministères, notamment celui de la Consommation et des Corporations, par exemple. Il y a certainement eu coordination dans la mesure où les ministres concernés étaient au courant de la politique du fait qu'elle a été débattue au Cabinet. J'en ai peut-être dit assez, mais je suis prêt à ajouter d'autres précisions.

Le président: Permettez-moi d'ajouter, monsieur Mayer, que le ministre est venu me voir et m'a demandé si je pensais que le Comité serait intéressé à participer à ce débat et à obtenir que le document lui soit renvoyé. J'ai consulté le sous-comité qui non seulement s'est montré unanime, mais même enthousiaste, disant que c'est exactement le genre de choses que les comités doivent faire avant qu'une politique soit définitivement adoptée. C'est pourquoi nous en sommes saisis.

[Text]

Mr. Mayer: If I could just make a concluding comment, it is obvious, at least to me, that this was not accepted by cabinet because had it been something that they very much liked, it would not have come back to us in the form of a white paper. So our job is to then really use this as a reference and not anything more, because if the cabinet has not accepted it, for obvious reasons it is something that the government does not want to live with. Then we should understand that it is going to be our job to make a recommendation using this as nothing more than a guideline to develop what the committee sees as a domestic air policy for this country.

The Chairman: That is precisely how I understand it, and if the cabinet had already agreed to it I really would not have seen much point in the committee having it as a reference.

Mr. Benjamin is going to ask three or four short questions.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mayer: Short for him, or short, period?

Mr. Benjamin: Thank you. I also want to thank my colleague, Mr. Nowlan, for his generosity. I owe him one. As long as he does not make it too big a one, I owe him.

Mr. Chairman, I want to direct four questions to Mr. Lovink, and start by saying that the problem I am having with this is the accent. The priority is on the welfare and good order of airlines. I submit that the priority should be on the welfare and the good order of the travelling public and on some kind of an equity in the service they get. It is all very well to have competition between Toronto and Vancouver, rates will get lower and people will get deals. For example, what about northern Canada where they only have enough traffic for one carrier? If you are going to control entry into a market then I submit that you are going to have to control rates.

Air Canada's domestic economy fares are based on the principle of equal rates for equal distance no matter where you travel in the system. If some new companies are allowed to skim the cream off Toronto-Vancouver routes without stopping at Gopher Gulch or Thunder Bay or Sudbury, they could charge lower rates on the profitable routes. Would wide-open competition force Air Canada to abandon its equal-rate principle because it would not longer have the revenue to cross-subsidize some other services?

Mr. Lovink: I am not sure, Mr. Chairman, what particular part of the question Mr. Benjamin would like me to address most. Is it the question of cross-subsidization, or which part of it?

Mr. Benjamin: What I am asking is: Where does your proposed policy recommend or advocate some control on rates as well as entry into routes? You are proposing the control of entry by locals or regionals or nationals, but if you do not have control over rates then where there is a small market, one carrier, if you allow entry of a regional into a lucrative transcontinental route and Air Canada can no longer imple-

[Translation]

M. Mayer: Laissez-moi dire pour terminer qu'il me paraît évident que ceci n'a pas été accepté par le Cabinet: sinon, il ne nous l'aurait pas renvoyé sous forme de Livre blanc. Notre tâche est donc de considérer ceci comme un document de référence, rien de plus, car si le Cabinet ne l'a pas accepté c'est, de toute évidence, qu'il souhaite que des modifications y soient apportées. Nous devons donc bien comprendre que notre travail est de faire des recommandations, en nous servant de ce document uniquement comme d'un point de départ à partir duquel le Comité formulera une politique des transports aériens intérieurs.

Le président: C'est exactement ainsi que je vois les choses, et si le Cabinet l'avait déjà approuvée, il aurait été inutile de la renvoyer au Comité.

M. Benjamin va poser trois ou quatre brèves questions.

M. Benjamin: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Mayer: Brèves pour lui ou brèves dans l'absolu?

M. Benjamin: Je vous remercie. Je tiens également à remercier mon collègue, M. Nowlan, de sa générosité. Je lui dois une faveur. Pourvu qu'elle ne soit pas trop grande, je la lui accorderai.

Monsieur le président, j'aimerais poser quatre questions à M. Lovink et commencer par dire que le reproche que je fais à toute cette politique est son orientation générale. La priorité semble aller à l'intérêt et à la bonne entente des compagnies aériennes. J'estime, pour ma part, qu'on devrait plutôt insister sur l'intérêt des usagers et l'équité dans les services qui leur sont offerts. C'est très bien d'avoir de la concurrence sur le parcours Toronto-Vancouver, les tarifs vont baisser et les usagers en profiteront. Par contre, qu'en est-il du nord du pays où la demande ne permet l'existence que d'un seul transporteur? Si vous voulez contrôler l'accès au marché, alors je considère qu'il faut également contrôler les tarifs.

Les tarifs intérieurs en classe économique d'Air Canada sont fondés sur le principe de l'égalité de tarifs pour une distance égale, quelle que soit la région. Si vous permettez à quelques compagnies nouvelles d'écramer le meilleur des trajets Toronto-Vancouver, sans escale à Gopher Gulch, ou à Thunder Bay ou à Sudbury, elles pourront appliquer les tarifs inférieurs sur les trajets profitables. Est-ce qu'une concurrence aussi libre contraindrait Air Canada à abandonner le principe de l'égalité de tarifs, ses recettes ne lui permettant plus de subventionner certains autres services?

M. Lovink: Je ne sais pas très bien, monsieur le président, à quelle partie de sa question M. Benjamin voudrait que je consacre le plus de temps. Est-ce la question des subventions indirectes ou bien autre chose?

M. Benjamin: Je demande ceci: dans quelle mesure est-ce que votre projet recommande un contrôle des tarifs parallèlement à l'accès aux trajets? Vous proposez de réglementer l'accès aux parcours, de la part des compagnies locales ou régionales ou nationales, mais si vous ne contrôlez pas également les tarifs, dans les cas où le marché est monopolisé par un seul transporteur, c'est-à-dire dans les régions du Nord, les

[Texte]

ment their domestic air economy fares based on equal rates for equal distance, those areas, the isolated northern areas, are the ones that get the kick in the head, and the smaller cities, of course, the intermediate places.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, the proposed policy assumes that the CTC would continue to do its work in this area. The CTC does have the responsibility under the law to make sure that the fares that are charged by air carriers are just and reasonable and there is no intent here to eliminate that. Certainly the principle that you express, that if there is going to be a limit on entry there has to be a control on price, is very central to our thinking on the whole subject. You could not possibly do away with price control unless you have open entry as well.

• 1620

As far as the policy being carrier-oriented is concerned, the point I believe you made first, I really do not believe this would be a fair charge against us. I certainly do not feel that I can justify my existence by being nice to the carriers only. The principal object of the exercise is to provide the public with good air service. Now it seems to be essential for that purpose to have viable airlines. And so the two objectives are very difficult to cut apart.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It costs \$117 economy to fly 509 miles, let us say, Toronto-New York, but \$280 to fly the same distance, Churchill to Coral Harbour on Calm Air; it costs \$90 to fly 314 miles, Toronto to Montreal on Air Canada but \$198 to fly the same distance—Calm Air, Baker Lake to Repulse Bay. The air fares in northern Canada are twice as high as they would be if the Air Canada pricing formula was used.

Now, given the additional costs in flying in the far north, if one air carrier is able to, on a national basis, provide an equity of cost of travel to the public, no matter where they live, if you maintain that it is a local or a regional carrier in northern Canada, or isolated areas, or smaller communities, they have no choice but to charge higher than what you would pay if you flew from Toronto to Montreal or Toronto to Vancouver. You are trying to devise a policy that does not fit with the location of our population, the size of it, our geography and our climate. There is not room for a multiplicity of airlines without discriminating against people because of where they happen to live—there just is not. That is the reality.

Mr. Mayer can talk about hard-nosed business all he likes, but do not tell that to the person who is trying to fly in the Arctic or fly in northern parts of our provinces or from our smaller and medium-sized cities. You cannot apply hard-nosed business principles. There has to be an element of cross-subsidization; there has to be control of rates, as well as control of

[Traduction]

régions isolées, les petites villes, les villes moyennes souffriront du fait qu'Air Canada ne pourra plus maintenir des tarifs égaux dans toutes les régions du pays, dès lors que vous autoriserez les compagnies régionales à se lancer sur le marché transcontinental le plus lucratif.

M. Lovink: Monsieur le président, notre projet postule que la CCT continuera à jouer son rôle dans ce domaine. La CCT est chargée, aux termes de la loi, de faire en sorte que les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens soient justes et raisonnables, et nul n'a l'intention de changer cela. Le principe que vous exprimez, à savoir que si l'on veut limiter l'accès, il faut également contrôler les prix, constitue certainement un élément central de notre politique. On ne pourrait certes pas supprimer le contrôle des prix si l'on n'instaurait pas en même temps la liberté d'accès.

Pour en venir au point que vous avez soulevé en premier, je ne pense pas qu'il soit juste de nous accuser de favoriser les transporteurs. Je ne pourrais sûrement pas justifier mon existence en cherchant à plaire uniquement aux compagnies. L'objectif principal de toute cette entreprise est de garantir au public un bon service aérien. Il me paraît indispensable, pour y parvenir, qu'il existe des compagnies aériennes viables. Il est donc très difficile de séparer les deux objectifs.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Un trajet de 509 milles, disons de Toronto à New York, coûte \$117 en classe économique, mais \$280 pour parcourir la même distance, entre Churchill et Coral Harbour par Calm Air; le trajet de Toronto à Montréal, soit 314 milles, coûte \$90 sur Air Canada, mais il en coûte \$198 pour la même distance sur Calm Air, de Baker Lake à Repulse Bay. Les tarifs aériens dans le Nord du Canada sont le double de ce qu'ils seraient si l'on appliquait la formule tarifaire d'Air Canada.

Étant donné les coûts supplémentaires subis par les transporteurs aériens dans le Nord, si vous avez un transporteur national d'une part qui peut assurer l'égalité des tarifs partout au pays sur une base nationale, mais que vous insistiez d'autre part pour que ce soit un transporteur local ou régional qui opère dans le Nord du Canada, dans les régions isolées ou dans les petites localités, celui-ci n'aura d'autre choix que d'appliquer des tarifs supérieurs à ceux de Toronto-Montréal ou de Toronto-Vancouver. Vous essayez d'appliquer une politique qui ne cadre pas avec la répartition de notre population, avec la dimension, la géographie et le climat de notre pays. Vous ne pouvez avoir une multiplicité de compagnies sans frapper de discrimination une partie de la population sur une base régionale. Il n'y a pas moyen, voilà la réalité.

M. Mayer peut parler du centre des affaires tant qu'il veut, mais ne venez pas raconter cela au transporteur qui dessert l'Arctique ou le Nord de nos provinces ou qui opère de nos villes petites ou moyennes. Vous ne pouvez pas appliquer les pratiques commerciales courantes. Il faut qu'il y ait un élément de subventions, il faut contrôler les tarifs en même temps

[Text]

entry, and surely that has to be the priority in this new or modified policy for domestic air carriers. I want your comments on that.

Mr. Lovink: Well, that is a very large and difficult question, Mr. Chairman. I guess there are a couple of comments I would make about that. If the Air Canada fare formula were to apply to the north, it is obvious that the air carrier operations up there would lose a lot of money. So those losses would have to be recovered somewhere. Now, your implication is, if I understand it correctly, that that is fine, those losses would then appropriately be recovered by charging higher fares in southern Canada and that would be equitable and entirely to be wished for.

I think the present policy, as in so many other respects, is a kind of *via media*, if you like, a half-way street, between the deregulationist approach that you heard yesterday, which would have everybody pay for just what he consumes and nothing more, and the view that you, I believe, are favouring, which is that there should be much more paying of Peter by Paul. I think the present policy envisages an element of continued cross-subsidization by Air Canada, through the Air Canada fare formula, which is followed by other carriers as well, and I do not think the government would be happy if that approach were dropped.

• 1625

So it implies that there is a certain amount of support for the principle that you are advocating. The only question, I guess, is how far it would be pushed. How far would you push the fare formula approach? To what extent do you ignore the specific costs on specific routes? That is the \$64 question and I do not have any particular answer for you. The policy gives one answer and I cannot do any better at this point.

Mr. Benjamin: What I am trying to do, Mr. Chairman, is get a policy with a more human face on it, more consideration for human beings than hard-nosed business principles. It is called co-operative federalism, if I may put it kindly, that the nation as a whole . . .

It is damned funny, a bottle of whisky in Whitehorse costs the same as a bottle of whisky in Regina. We can equalize the price on that, and I have been known to take the odd drink.

The Chairman: It costs more in New Brunswick.

Mr. Benjamin: Yes. We can equalize the costs on an item like that but we cannot do it on passenger fares, we cannot do it on milk and fresh fruits and vegetables. And that, to me, is a lot of baloney. Let us look at the whole area of . . . It is not only passenger fares, but it is cargo rates. Food costs 25 per cent more in Whitehorse than in southern cities because of transportation. When you get into more isolated areas, the cost is even higher. It costs \$6 to buy a loaf of bread and a quart of milk in Pond Inlet. You could say to the air cargo carriers—all lines—that you are going to charge one-quarter or one-half cent 100 pounds more and we are going to equalize the cost no matter where you fly in this country. And where in your

[Translation]

que l'accès et cela devrait être la priorité dans une politique de transports aérien intérieurs nouvelle ou modifiée. J'aimerais connaître votre avis là-dessus.

M. Lovink: C'est une question très vaste et très difficile, monsieur le président. Il y a un certain nombre de remarques que je pourrais faire. Si l'on devait appliquer la formule tarifaire d'Air Canada au nord du pays, il est évident que les transporteurs de cette région perdraient beaucoup d'argent. Ces pertes devraient être recouvrées ailleurs. Ce qui ressort de votre intervention, si je comprends bien, c'est que cela est très bien, que ces pertes pourraient être couvertes par l'imposition de tarifs plus élevés dans le sud du pays, ce qui serait parfaitement équitable et approprié.

Je pense que la politique que nous présentons est une sorte de *itvia media*, de moyen terme entre la déréglementation, l'approche qui vous a été exposée hier, aux termes de laquelle chacun devrait payer pour ce qu'il consomme et sans plus, et la solution que vous semblez favoriser, à savoir que Pierre devrait payer pour Paul. Je pense que la politique actuelle prévoit une forme de financement permanent par Air Canada, à partir de sa formule de tarifs, formule qui est également suivie par les autres transporteurs, et je ne pense pas que le gouvernement verrait d'un bon oeil l'abandon de cette approche.

Donc, cela implique que le principe que vous recommandez est relativement appuyé. Reste à savoir j'imagine jusqu'où on peut aller. Dans quelle mesure appliquerez-vous la formule des tarifs et ne tiendrez-vous pas compte des coûts de certains parcours? C'est là la question à laquelle il faut répondre, mais je n'ai pas de réponse précise à vous donner. La politique donne une réponse et je n'en ai pas de meilleure pour le moment.

M. Benjamin: Ce que j'essaie de faire, monsieur le président, c'est d'obtenir une politique qui tienne compte davantage des aspects humains que des principes commerciaux rigides. On appelle cela du fédéralisme coopératif, si je puis m'exprimer ainsi; le pays dans son ensemble . . .

Cela me fait bien rigoler, une bouteille de whisky coûte le même prix à Whitehorse qu'à Regina. On peut niveler le prix sur ce produit que je suis réputé prendre à l'occasion.

Le président: Elle coûte plus cher au Nouveau-Brunswick.

M. Benjamin: Oui. On peut niveler les prix sur ce genre de produits, mais on ne peut le faire pour les billets de transport, non plus que pour le lait, les fruits ou les légumes. Je n'y crois pas. Prenons par exemple tout le domaine de . . . Il ne s'agit pas uniquement de billets de transport, mais de tarifs de transport de marchandises. Les produits alimentaires coûtent 25 p. 100 de plus à Whitehorse que dans les villes du sud à cause des frais de transport. Et lorsqu'il s'agit d'endroits éloignés, le coût en est encore plus élevé. Il en coûte 6 \$ pour acheter une miche de pain et une pinte de lait à Pond Inlet. Vous pourriez dire à tous les transporteurs que vous allez imputer un quart de cent ou un demi-cent de plus les cent

[Texte]

policy, present or proposed, has that been considered? Is it in your minds at all?

Mr. Lovink: I guess I would have to admit, Mr. Chairman, that that is not being considered seriously.

Mr. Benjamin: What about a combination of cross-subsidized and equalized rates? Part might be a direct subsidy and part would be taken out of profits made from the more lucrative passenger and cargo routes. Many other countries do this and have for years.

Mr. Lovink: I do not really feel competent or qualified or empowered even to enter into a discussion of this kind. I guess, if any comment by me would be appropriate, it would be along the lines that, if you are considering providing the people who live in isolated communities, let us say, with subsidized air transport . . .

Mr. Benjamin: We do that in all the communities.

Mr. Lovink: You are speaking about indirect subsidies. Higher subsidies, I guess, would be the better way of putting it, than they get now. One might ask the question, well, would not a more direct way be to give the people up there direct income supplements and then let them decide what they want to spend it on, rather than to disperse the various financial supports that the community up there would get over a variety of expenditure items. I guess that should be one consideration that I think would be relevant.

The Chairman: That is not the policy . . .

Mr. Benjamin: That is being tried now and now they tax those income supplements in the north.

The Chairman: Mr. Benjamin, I am going to cut you off now.

Mr. Benjamin: Yes. Thank you, Mr. Chairman. If you are unlucky, I am going to be back.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Nowlan, followed by Madam Côté, followed by Mr. Mayer.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lovink, I would like to start where Mr. Mayer left off in terms of the status of the white paper and the fact that, in the ministerial release of August 14, it states that the minister, in quoting, said:

... before the policy paper is submitted to Cabinet for approval, comments and suggestions would be sought from the provincial and territorial governments, national, regional . . .

• 1630

As I understand, certainly, what you have said today and perhaps, I think, what you said in your direct evidence yesterday, this actual white paper was submitted to the cabinet for some type of discussion. Obviously you would not know what

[Traduction]

livres pour égaliser les coûts, quel que le point de destination. Où cela figure-t-il dans la politique actuelle ou projetée? Y avez-vous jamais songé?

M. Lovink: Je dois admettre, monsieur le président, qu'on n'y a pas songé sérieusement.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas adopter des taux uniformes qui soient subventionnés? Il pourrait y avoir d'une part une subvention directe et d'autre part, un prélèvement sur les profits réalisés sur les parcours de transport de passagers et de marchandises qui sont plus lucratifs. C'est ce que font bien d'autres pays depuis des années.

M. Lovink: Je ne me sens pas apte ou habilité à poursuivre ce genre de discussion. Tout ce que je peux dire, c'est que si vous envisagez de fournir à la population qui habite dans des endroits éloignés, disons, des services de transport aérien subventionnés . . .

M. Benjamin: Nous le faisons dans toutes les collectivités.

M. Lovink: Vous parlez de subventions indirectes. Il serait peut-être plus opportun de parler de subventions plus élevées. On peut également se demander si on ne pourrait pas accorder directement à ces résidents des suppléments du revenu et leur laisser le dépenser comme ils le veulent plutôt que d'allouer les différentes ressources financières que recevront de telles collectivités à des fins diverses. Je pense que c'est là un élément à considérer.

Le président: Ce n'est pas la politique . . .

M. Benjamin: La chose est actuellement à l'essai et les suppléments du revenu dans le nord sont maintenant imposés.

Le président: Monsieur Benjamin, je vais vous interrompre.

M. Benjamin: D'accord, monsieur le président. Et si vous n'avez pas de chance, je reprendrai la parole plus tard.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. C'est maintenant au tour de M. Nowlan, qui sera suivi de M^{me} Côté et de M. Mayer.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lovink, je voudrais reprendre là où M. Mayer s'est arrêté en ce qui concerne le statut du livre blanc et le fait que, d'après le communiqué émis le 14 août par le ministère, le ministre aurait dit ceci:

... avant de soumettre l'exposé de principe à l'approbation du Cabinet, nous chercherons à obtenir des commentaires et des suggestions des gouvernements régionaux, provinciaux et fédéral, des administrations territoriales . . .

Si je comprends bien ce que vous avez dit aujourd'hui et hier, ce livre blanc a été présenté au Cabinet pour qu'il en discute. Vous ne savez quel genre de discussions ont eu cours, mais ce document a été soumis au Cabinet, n'est-ce pas?

[Text]

the type of discussion was, but this paper was before the cabinet. Is that not correct?

Mr. Lovink: It was considered. Perhaps this gives me an opportunity to say, Mr. Chairman, that I think it would not be right, to the best of my knowledge, to say that it was rejected or in any way viewed unfavourably. It was discussed by cabinet as something that the Minister of Transport was thinking of putting out for public discussion, and how would other ministers regard that? And there was approval that it should go out for public discussion. It is the final decision that has not yet been made.

Mr. Nowlan: I appreciate that, Mr. Lovink. But how... Were you at the cabinet?

Mr. Lovink: I was at the cabinet committee discussion, yes.

Mr. Nowlan: Because the minister is going to be here, and my information is that there were several ministers who looked at the program and thought it, in effect, was going to freeze regulation, which would militate against innovation and growth in the air industry. That was one of the reasons, amongst others, why the Minister of Transport, thank goodness—because of a negative reaction in the cabinet committee and the cabinet as a whole, said: "Let us put this out for public discussion and reaction, since it has been kicking around that long." Would that not be a fair way to view the genesis of this paper?

The Chairman: If... okay, go ahead.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, I was just going to say that I am not free to discuss this.

The Chairman: My comment was going to be that I do not think it would be fair to ask the witness to comment on the attitude of various ministers except, perhaps, his own.

Mr. Nowlan: Okay. The minister will be here, and that is good—

The Chairman: Right.

Mr. Nowlan:—and Mr. Don Johnston, I understand, is also going to be here, and we have already had the Director of the Combines Investigation Branch give evidence yesterday. I am not going to overstress it, because I want to come down to the substance of the policy, but it does add a little different note. I must say that I was interested in the evidence, because I certainly thought at one time this draft paper really was presented before the committee here—and we, perhaps, are the guinea pigs for the government, in the sense of trying to define the cross currents and conflicts—and that it had not really had any substantive discussion at a cabinet committee or in the cabinet. But from the evidence yesterday and today, and from my information today, I think the minister's press statement of August 14 is not quite as accurate as it could be, because the paper had been before the committee before this release of August 14.

[Translation]

M. Lovink: Il a été étudié. Cela me permet peut-être de dire, monsieur le président, que pour autant que je sache, il serait erroné d'affirmer qu'il a été rejeté ou approuvé. Il a été débattu par le Cabinet en tant que document que le ministre des Transports entendait débattre publiquement, de manière à obtenir le point de vue des autres ministres. Et il a été convenu que ce document devrait être débattu publiquement. La décision finale n'a pas encore été prise.

M. Nowlan: Je comprends bien, monsieur Lovink, mais comment... Étiez-vous à la réunion du Cabinet?

M. Lovink: J'ai participé à l'étude faite par le Cabinet, oui.

M. Nowlan: Le ministre va comparaître devant nous, et je crois savoir qu'il y a eu plusieurs ministres qui ont examiné le programme et ont pensé qu'il allait avoir pour effet de geler le règlement, ce qui irait à l'encontre de l'innovation et de la croissance au sein de l'industrie aéronautique. C'était là une des raisons pour lesquelles le ministre des Transports a décidé, et cela à la suite, Dieu merci, d'une réaction négative du Comité du Cabinet et du Cabinet dans son ensemble, de diffuser ce document pour qu'il soit débattu publiquement et pour obtenir les réactions du public, étant donné que la question était en suspens depuis longtemps. N'est-ce pas là une façon juste d'expliquer l'origine de ce document?

Le président: Si... d'accord, continuez.

M. Lovink: Monsieur le président, j'allais justement dire que ne peux me prononcer là-dessus.

Le président: J'allais dire que je ne pense pas qu'il convienne de demander au témoin de faire des commentaires sur l'attitude de différents ministres, sauf peut-être sur la sienne.

M. Nowlan: Bon, le ministre va comparaître c'est une bonne chose...

Le président: Oui.

M. Nowlan:... et si je comprends bien, M. Don Johnson va également comparaître et hier, le directeur de la Direction des enquêtes sur les coalitions a comparu. Je ne veux pas insister d'une manière abusive, car je voudrais en venir au principe même de la politique, mais cela donne une note légèrement différente. Je dois dire que les témoignages m'ont vivement intéressé car à un moment donné, je pensais vraiment que ce document provisoire avait été présenté à notre Comité et que nous servions de cobayes aux gouvernements en tentant de définir les courants contradictoires et les conflits, et je croyais par ailleurs qu'il n'avait pas vraiment fait l'objet de discussions importantes au Comité du Cabinet ou au Cabinet lui-même. Mais à la lumière des témoignages entendus aujourd'hui et hier, et compte tenu des renseignements que j'ai reçus aujourd'hui, je pense que le communiqué de presse émis par le ministre le 14 août n'est pas aussi précis qu'il aurait pu l'être, étant donné que le Comité avait été saisi de ce document avant cette date.

[*Texte*]

That is my point, Mr. Chairman. In other words, whether it has been rejected, or whether it has just been suspended, or whether it has been discarded, the fact of the matter is that it went into cabinet and it came out—and this is a rather unusual situation. In terms of a parliamentary committee, I think it is a positive one; we may have some input in the formation of policy and that is a positive thing for any member to do. We do not do it that often. As I say, the attitude I have about the white paper is frankly a little different now, in view of what I know, which is different from what I had been led to believe in some of our discussions leading up to these committee hearings, Mr. Chairman. There is real concern in cabinet about the implications of this paper. That is what I am coming to.

The Chairman: I think that is a fair statement. As to some of the comments that were made in the steering committee, I might just say, if you are referring to some of my comments, Mr. Nowlan, that my comments were largely speculative, they were not based on any discussions I had with any ministers. The only minister with whom I had any discussions on this policy was the Minister of Transport, and it was simply as to whether or not the committee would accept it as a reference—which I readily agreed to.

Mr. Nowlan: I appreciate that and I am glad we have it. And Mr. Lovink—it is unfair to put it to him, when the minister will be here, but my information is very clear—the cabinet committee was asked to approve the document, and it is because of the implications for the future growth of the industry that we are discussing it in general now. Okay. Do you want to comment on that, Mr. Lovink?

The Chairman: If you wish.

Mr. Lovink: I think it is very important to have the record absolutely clear on this. I think it is not true that the proposed policy went to cabinet for approval and was rejected. The proposed policy was brought to cabinet for discussion by the minister, in preparation for taking it out for public consideration. The statement of the minister, from which you quoted, is not misleading, except, perhaps, that it would have been clarified had the word “final” been introduced there—that the thing would be going to cabinet for “final” approval. The word “final” is not there. If it had been there, it would have been clearer. But that certainly was the intent; that after this whole process of public consultation has taken place and the minister has reviewed the policy in the light of what everybody says, and particularly in the light of the recommendations of this committee, he will be taking it back to cabinet in some form for final approval.

• 1635

The Chairman: Thank you.

Mr. Nowlan: Thank you. I will not press that at the moment; the minister, obviously, and the other ministers will add to that.

[*Traduction*]

C'est ce que je voulais dire, monsieur le président. En d'autres mots, que ce document ait été rejeté ou qu'il ait été mis de côté, ce qui importe, c'est qu'il ait été soumis au Cabinet et qu'il en soit revenu, ce qui est plutôt inusité. Pour ce qui est de créer un comité parlementaire, je pense que c'est une mesure positive. En effet, nous pourrions peut-être participer à l'élaboration de la politique, et c'est appréciable. Pareille occasion ne nous est pas donnée tous les jours. Comme je le dis, cela a changé quelque peu mon attitude vis-à-vis de ce document, car j'ai pris connaissance de nouveaux éléments qui modifient l'impression que m'avaient laissée les discussions qui ont mené aux audiences de ce Comité, monsieur le président. Le Cabinet s'inquiète vraiment des répercussions de ce document. Et c'est ce à quoi je veux en venir.

Le président: C'est une bonne déclaration. Quant à certains des commentaires qui ont été faits pendant la séance du comité directeur, je dois dire, si vous vous reportez à certains de mes propres commentaires, monsieur Nowlan, qu'ils étaient largement spéculatifs, et non pas basés sur un entretien que j'aurais eu avec un ministre ou un autre. Le seul ministre avec lequel j'ai parlé de cette politique est le ministre des Transports, et il s'agissait simplement de savoir si le Comité accepterait le document à titre de référence, ce dont j'ai convenu sans hésiter.

M. Nowlan: Je l'apprécie et j'en suis heureux. Quant à M. Lovink, il est injuste de s'en remettre à lui, puisque le ministre comparaitra, mais mes renseignements sont très précis, on a demandé au Comité du Cabinet d'approuver le document, et c'est en raison des implications que cela comporte pour la croissance future de l'industrie que nous en discutons maintenant d'une manière générale. Avez-vous des commentaires à faire là-dessus, monsieur Lovink?

Le président: Si vous le désirez.

M. Lovink: Je pense qu'il est de la plus haute importance de tirer la question au clair, aux fins du procès-verbal. D'après moi, il n'est pas vrai que le projet de politique a été soumis à l'approbation du Cabinet et a été rejeté. Ce projet a été présenté au Cabinet pour que le ministre en discute, en vue de le rendre public. La déclaration du ministre, que vous avez citée, ne prête pas à confusion, sauf peut-être qu'elle aurait été plus précise si on avait introduit le mot «final», c'est-à-dire si on avait indiqué que le document serait soumis à l'approbation finale du Cabinet. Or, le mot «finale» ne figure pas là. Telle était certainement l'intention: une fois que le public aurait été consulté et que le ministre aurait étudié la politique à la lumière des opinions exprimées, et surtout en tenant compte des recommandations du Comité, ce dernier devait soumettre le document à l'approbation finale du Cabinet.

Le président: Merci.

M. Nowlan: Merci. Je n'insisterai pas sur ce point pour l'instant, le ministre, évidemment, et certains de ses homologues se prononceront à ce sujet.

[Text]

Just what you said yesterday, Mr. Lovink, in terms of the policy. As I understand it, Mr. Mayer mentioned the three options, the ideal, the complete deregulation, and/or your words— or, in effect, with what you agreed—that really this proposed policy is fine-tuning the status quo. I think you agreed with that, and you are nodding affirmatively to that. I would like to perhaps try to expand on that and see whether, with a fine-tuning of status quo, you would go so far as to say that this really may be in effect freezing the status quo by in effect cutting Canada up into the two areas, limiting regionals to the 800 miles, three in one side on the east and one in the west.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Nowlan: When I say freeze I am not trying to say, like Mr. Trudeau did a couple of years ago: Zap, you are frozen. But you could say concrete. Perhaps it is a solid foundation. You use the words fine-tuning the status quo. As I get into this paper I am just wondering if the implications are not much more substantial than just fine-tuning, that in effect, with a declared policy as government policy eventually, you are going to be not just fine-tuning status quo; you are going to put into a permanent state and/or sort of a freeze state the status quo.

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, this policy is a response to a perceived need for a statement of the government's views of what the various airline groups or categories should be doing in the foreseeable future.

Now, it seems to me sort of inevitable that a response to that perceived need, i.e., a statement that does define the roles of the various groups of carriers, inherently limits them. That is inescapable. I would not want to put it as setting it in concrete or anything like that. Every organization, every social unit, has some kind of role that to some extent limits the freedom that this unit has.

Now, as far as the concern that this policy may prevent people from exploiting opportunities is concerned, I do not think it does. It points them in the direction of certain opportunities and not others. It says to the regional carriers, now look, if you want to expand, do not focus your aspirations on transcontinental unit toll routes because we, the Government of Canada, do not think you should be doing that. And it says to the local carriers, look, when you try to expand, as is normal for any enterprise, try and do that in this particular field of endeavour and not in every other field of endeavour. So in that sense it points people in certain directions which is, I believe, the object of the exercise here, to give people some idea of what the government thinks they should be doing.

Mr. Nowlan: Well, okay, you may not want "concrete" or "freeze", but by pointing in directions and suggesting direction you are certainly restricting movement and/or growth. Would that not be fair to say?

[Translation]

Pour en revenir à ce que vous avez dit hier au sujet de la politique, Monsieur Lovink, si j'ai bien compris, M. Mayer a souligné trois options, l'option idéale, c'est-à-dire une déréglementation complète et, selon vos mots... ou du moins selon ce que vous avez accepté... la politique proposée améliore le statu quo. Je crois que vous êtes d'accord là-dessus, et vous faites signe que oui. Je pourrais peut-être élaborer pour voir si vous irez jusqu'à convenir qu'une telle amélioration pourrait en réalité bloquer le statu quo en partageant le Canada en deux régions, en limitant les régions à 800 milles, trois du côté de l'est et une du côté de l'ouest.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Nowlan: Lorsque je parle de blocage ou de gel, je n'essaie pas de dire, comme l'a fait M. Trudeau il y a quelques années: «Ca y est, vous êtes gelé». On pourrait plutôt parler de fondation solide comme le ciment. Vous avez parlé de l'amélioration du statu quo. A mesure que je lis cet exposé, je me demande si les répercussions ne traduisent pas par plus qu'une simple adaptation, car avec une politique reconnue comme étant la politique gouvernementale, vous allez pouvoir faire plus qu'une simple amélioration et geler en quelque sorte le statu quo.

Le président: Allez-y, monsieur.

M. Lovink: Monsieur le président, cette politique répond au besoin qui a été perçu d'obtenir un énoncé des prévisions du gouvernement, à court terme, pour ce qui a trait au rôle des groupes ou des catégories de lignes aériennes.

Il me semble évident que la réponse à ce besoin perçu, c'est-à-dire l'énoncé qui définira les rôles des divers groupes de transporteurs, les limite par le fait même. On ne peut y échapper. Je voudrais que rien ne soit inscrit dans le béton. Chaque organisation, chaque unité sociale joue un certain rôle qui, en un sens, limite la liberté de cette unité.

Quant à l'idée voulant que cette politique puisse empêcher des gens de saisir certaines occasions, je ne crois pas que tel soit le cas. La politique les oriente simplement vers certains débouchés et non vers certains autres. On dit aux transporteurs régionaux que s'ils veulent prendre de l'expansion, ils ne doivent pas simplement se concentrer sur les routes transcontinentales des services à taux unitaire, car nous, au gouvernement du Canada, nous ne croyons pas que ce soit là la façon d'agir. La politique dit également aux transporteurs locaux, lorsque vous essayez de grossir, comme c'est normal pour toute entreprise, essayez de le faire dans ce domaine particulier et non pas dans tous les domaines à la fois. Par conséquent, on donne ainsi aux gens une certaine orientation, ce qui leur permet, comme c'est bien indiqué ici, d'avoir une idée de ce que le gouvernement désire qu'ils fassent.

M. Nowlan: Très bien, vous ne voulez peut-être ni «geler» ni «inscrire dans le béton», mais en indiquant une voie, en la suggérant, vous limitez certainement les activités ou la croissance. N'est-ce pas vrai?

[Texte]

Let me put the example to you because they are going to be here and they have a conflict of interest, and they may be very happy with this policy. Assuming you are in the position you are in today in the 1957, 1958 or 1959 period, when Air Canada was the carrier and there was pressure to have CP come across the country, if this policy had been in effect then . . . And you have the thing defined here that in effect there are two national carriers, so obviously there is not going to be any movement there for a third, and perhaps there are good reasons that there should not be a third. I am not saying there should be, and I am not suggesting that the three options . . . or perhaps the way you described yesterday, that you have to go from the ideal to a total state of deregulation, and you do not come somewhere you are trying to point because this is a Canadian experience.

• 1640

We have, in the Canadian experience, CBCs, CNRs, and a mix of public and private, with all respect to my late, lamented friend, Mr. Benjamin, who is always using the political forum in trying to get his philosophy because there has to be a mix, and I understand a mix.

I was in British Columbia for eight years and was interested to see if I could go from Vancouver to Halifax without having to always transplane in Montreal or Toronto where the national route signs used to stop—if you ever looked at a national route sign, it always stopped in Montreal or Toronto, well, Montreal. Would CP under this policy have been able to get east as it eventually got east?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, if this had been 1967, I do not think we would have come up with this policy. In 1967, in fact in 1966, quite a different policy was developed—a regional air carrier policy that we are now considering changing. It was considered at the time that that particular policy would be very helpful in promoting a better regional air service and allowing the regional air carriers to achieve the kind of financial stability that they would need in order to provide good service to the public.

Now, if this were 1988, I think we would not have this policy either because in 1988 I think the picture in Canada will be quite different. The route densities will be quite different, and perhaps in 1988 the government will decide that three national carriers, or four or any number, would be okay. But in 1982, or in 1981, when this thing was released, it was the judgment that in the market at this time, and for the foreseeable future, two national carriers are appropriate; we do not need any more. They can serve the market effectively, and to let more national carriers into the market would be detrimental to the existing carriers and, in fact, ultimately to the travelling public.

The Chairman: A couple of minutes, Mr. Nowlan.

[Traduction]

Permettez-moi de vous donner un exemple, puisqu'ils vont venir ici, qu'ils ont un conflit d'intérêt, même s'il se peut qu'ils soient très heureux de cette politique. En supposant qu'on soit aujourd'hui dans la position où l'on était en 1957, 1958 ou 1959, alors qu'Air Canada était le transporteur et que des pressions étaient exercées pour que CP desserve le pays, si cette politique avait été en vigueur à ce moment-là . . . La politique est définie ici; en réalité, il y a deux transporteurs nationaux, par conséquent, il est évident que rien ne sera fait pour qu'il y en ait un troisième. Peut-être même y a-t-il de bonnes raisons pour qu'il n'y en ait pas un troisième. Je ne dis pas qu'il devrait y en avoir un, je ne prétends pas qu'il y ait trois options . . . ou peut-être, comme vous l'avez dit aujourd'hui, vous faut-il passer d'une situation idéale à une situation de déréglementation totale, mais vous n'y arrivez-pas, puisqu'il s'agit d'une expérience canadienne.

Nous avons acquis de l'expérience avec Radio-Canada, le CN et toute une gamme de sociétés publiques et privées, avec tout le respect que je dois à mon ancien et regretté ami, M. Benjamin, qui essayait toujours de se servir de la tribune politique pour faire passer ses théories, car il doit y avoir, je dis bien, toute une gamme de sociétés.

Au cours des huit années que j'ai passées en Colombie-Britannique, j'ai essayé de voir si je pouvais me rendre de Vancouver à Halifax sans avoir à toujours changer d'avion à Montréal ou à Toronto où se font habituellement les escales pour les trajets nationaux. Aux termes de cette politique, le CP aurait-il pu aller à l'Est comme il l'a fait?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Monsieur le président, je ne crois pas que cette politique aurait été présentée si on avait été en 1967. En 1967, en 1966 en réalité, une politique tout à fait différente a été élaborée . . . une politique concernant les transporteurs aériens régionaux que nous prévoyons maintenant changer. On croyait à l'époque que cette politique serait très utile pour promouvoir un meilleur service aérien régional et permettre aux transporteurs aériens régionaux d'accéder à la stabilité financière voulue pour donner un bon service au public.

Si on était en 1988, je ne crois pas non plus que cette politique serait présentée, car le tableau canadien serait tout à fait différent. Les densités seraient tout à fait différentes sur les trajets et peut-être qu'en 1988, le gouvernement décidera qu'il convient d'avoir trois, quatre ou je ne sais combien de transporteurs nationaux. En 1982, ou en 1981, lorsque cette politique a été publiée, on a décidé que pour le marché existant, et pour l'avenir prévisible, deux transporteurs nationaux suffisaient et qu'il n'en fallait pas davantage. Ils peuvent très bien répondre aux besoins du marché, et le fait d'accepter plus de transporteurs nationaux dans ce marché nuirait aux transporteurs existants et même, ultimement, aux voyageurs.

Le président: Il vous reste quelques minutes, monsieur Nowlan.

[Text]

Mr. Nowlan: Good gracious, I just got started. But very, very quickly, as I want one little question at the end because whether I have another chance in another round this particular day or not, I do not know.

Without getting into a debate of whether there should be three or four national carriers in 1988, and you were here yesterday, and this is a compromise in the terms of the options that you, as far as I am concerned, outlined to the committee, what is your reaction to the swinging door suggestion of the Economic Council of Canada yesterday and, I think also, the Director of Investigation and Research, Mr. Hunter, that in effect the regionals might be able to go up and compete but the two nationals should not, by bracketing or predatory pricing, be able to go down and, in effect, force them out.

You say in your own paper that the ability to grow in the market here in Canada is going to be not perhaps as rapid as it has been and that some people may fold—you did not say fold but in effect it is not going to be as rapid. If you are going to give those two nationals everything below 60, as we said yesterday, and the regionals are restricted to 800 miles and/or non-jets, can you really see them growing? What is wrong with the swinging door policy?

Mr. Lovink: Well, the swinging door policy is clearly totally incompatible with the thinking here because it would—

Mr. Nowlan: I agree.

Mr. Lovink: Right. Now, why do we not believe that the swinging door concept, which does not only apply to the regionals but to the locals as well, and I am led to believe by the staff of the Economic Council of Canada that they also visualize a sideways swinging door—they do not mention that specifically—

Mr. Nowlan: Mr. Ellison may when he comes before us because he wrote the paper; Mr. Slater did not.

Mr. Lovink: Well, yes, it is quite obvious.

The idea of the sideways swinging door is that the local carriers should be able to move freely into any other local carriers business, the regional carriers likewise. Now, we are of the opinion that the additional entry that that kind of system would permit would lead to over-competition in this country and would ultimately not be in the interest of the travelling public.

The Chairman: Your last question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: It is a short question. It is a mild hooker that the witness may not want to answer, but I certainly want to ask it. It has to do with the philosophy of the paper. I would have liked another round to go into the philosophy in terms of the principles of the paper, but really this is more perhaps the philosophy of Mr. Lovink.

[Translation]

M. Nowlan: Juste ciel, je viens de commencer. Très très rapidement, je désire poser une toute petite question car je ne sais pas si j'aurai l'occasion de le faire à un autre moment aujourd'hui.

Je ne peux pas lancer de débat sur l'opportunité d'avoir trois ou quatre transporteurs nationaux en 1988, mais vous étiez ici hier, et ce document est un compromis quant aux options qui s'offrent à vous. À mon avis, il montre bien au Comité quelle est votre réaction à la suggestion qu'a faite hier le Conseil économique du Canada et également, je crois, le directeur des Enquêtes et de la Recherche, M. Hunter. Ils prétendaient que les transporteurs régionaux pourraient augmenter leurs prix et soutenir la concurrence, mais que les deux transporteurs nationaux ne devraient pas pouvoir, en se réunissant ou en fixant des prix inaccessibles, éliminer les autres transporteurs.

Vous dites dans votre exposé que la possibilité de croissance sur le marché canadien ne sera peut-être pas aussi rapide qu'elle l'a été et que certains pourraient échouer... vous ne le dites pas vraiment, mais en réalité la croissance ne sera pas aussi rapide. Si vous donniez à ces deux transporteurs nationaux tout ce qui se situe en dessous du soixantième, comme vous l'avez dit hier, et que les transporteurs régionaux fussent limités à 800 milles ou à des avions qui ne sont pas à réaction, pensez-vous vraiment qu'ils pourraient croître? Qu'est-ce qui cloche dans cette politique?

M. Lovink: Cette politique est tout à fait compatible avec notre façon de penser ici, car elle...

M. Nowlan: Je suis d'accord.

M. Lovink: Bien. Pourquoi ne croyons-nous pas que cette notion, qui non seulement s'applique aux transporteurs régionaux mais également aux transporteurs locaux... et je suis porté à croire que le personnel du Conseil économique du Canada envisage également d'adopter une mesure semblable... et il ne le mentionne pas précisément...

M. Nowlan: M. Ellison le mentionnera peut-être lorsqu'il comparaitra, car c'est lui qui a écrit le document, pas M. Slater.

M. Lovink: Oui, c'est très évident.

Cette notion signifie que les transporteurs locaux pourraient se déplacer librement dans le territoire de l'un ou l'autre des transporteurs locaux, et il en serait de même pour les transporteurs régionaux. Nous sommes d'avis que cette nouvelle entrée que prévoit ce genre de système permettrait une sur-concurrence au pays et que finalement, ce ne serait pas dans l'intérêt du public voyageur.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Ce sera une très brève question. C'est peut-être une question légèrement piégée à laquelle le témoin ne voudra pas répondre, mais je vais certainement la lui poser. Elle a trait à la théorie contenue dans ce document. J'aurais aimé que nous ayons un autre tour pour parler justement de la théorie et des principes de l'exposé, mais il s'agit peut-être davantage de la théorie de M. Lovink.

[Texte]

• 1645

I wonder, Mr. Chairman, in terms of the personal philosophy of Mr. Lovink, which could have a bias on the paper, certainly in terms of Air Canada, and this may be very credible because we are all Canadians and we are all from coast to coast and we like Air Canada and we like CP and we like national carriers and we like national organizations—they help to keep the country together.

But I have been informed, Mr. Lovink, that certainly because you have a very fine attitude about the country, that it is your personal belief that if Air Canada falls apart then Canada tends to fall apart. Now have I been informed correctly, or does that get close to your personal belief in terms of this country, which could affect the authorship in terms of certain attitudes in this white paper and in terms of your thoughts about Air Canada, which has the predominant interest now in the air industry?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Well, Mr. Chairman, I really cannot agree with the implicit thought here that this is in some sense my creation. Certainly I have worked on it; certainly I have contributed to it, but I am not the determiner of policy. There are a minister and senior executives of the department who will, and do on many occasions, tell me to do something else. So this is not my creation. It is the department's creation and the minister's proposal. So in that sense I cannot take any personal credit or blame for it.

Mr. Nowlan: I was not even getting to the blame point. I am not even getting to the blame point. I am trying to be positive here. But really to help me as we deliberate on this very contentious and large issue in terms of when I read the white paper and/or listen to the evidence and read the evidence that was heard yesterday, I have got my biases. The only person who does not have a bias is the person who has no opinion.

I am trying to suggest to you, as I have been informed, that because . . . You wrote the paper. The minister has kicked it out now and is floating it for a reaction, but it is basically your authorship under your direction that in effect part of your philosophy about this country and/or about Air Canada is that if Air Canada falls apart this country tends to fall apart. If that is correct, then perhaps I should make sure I read carefully the white paper and the implications to make sure that there is not even subconsciously some direction that would favour an Air Canada situation above other air carriers. That is why I think it is relevant.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, I have absolutely no problem whatsoever in telling you that I am not, nor are any of the people that work with me, in any sense biased in favour of Air Canada. Air Canada is just one other carrier, as far as we are concerned. Certainly if Air Canada were to fall apart, yes, it would be unfortunate for Canada. But in the same way it would be unfortunate for Canada if CP Air were to fall apart. These carriers are important to Canada. But in any other sense

[Traduction]

Au sujet de la théorie personnelle de M. Lovink, qui pourrait influencer l'exposé, surtout pour ce qui est d'Air Canada, je me demande monsieur le président si ce n'est pas très possible puisque nous sommes tous Canadiens et que nous venons d'un bout à l'autre du pays, nous aimons Air Canada et CP, nous aimons des transporteurs nationaux, les organisations nationales—elles aident à garder le pays ensemble.

On m'a dit, monsieur Lovink, puisque certainement vous avez une attitude très louable envers le pays, que vous êtes personnellement d'avis que si Air Canada se désagrège, le Canada pourrait bien faire la même chose. M'a-t-on bien renseigné, est-ce que c'est à peu près ce que vous croyez au sujet du pays qui pourrait vous influencer en tant qu'auteur, pour certaines attitudes contenues dans ce Livre blanc et pour ce que vous pensez d'Air Canada qui a des intérêts prédominants dans l'industrie aérienne présentement?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Eh bien monsieur le président, je ne suis pas vraiment d'accord avec ce qu'on pense implicitement ici, qu'il s'agit en quelque sorte de ma création. Il est vrai que j'y ai travaillé, j'y ai certainement apporté ma contribution, mais je ne suis pas le facteur déterminant de cette politique. Il y a un ministre et des adjoints principaux au ministère qui me diront, et m'ont dit à maintes reprises, de faire quelque chose d'autre. Par conséquent, il ne s'agit pas là de ma création. C'est celle du ministère, c'est la proposition du ministre. Je ne puis donc, en ce sens, accepter un crédit ou un blâme personnel pour cette politique.

M. Nowlan: Il n'était pas question de blâme. J'essaie d'être positif. Nous sommes en train de discuter de cette question importante et contestée et je voudrais bien qu'on m'aide à lire cet exposé et ou à écouter et à lire les témoignages que nous avons entendus hier, car j'ai aussi mes préjugés. La seule personne qui n'en a pas c'est celle qui n'a pas d'opinion.

J'essaie de vous dire, comme on m'en a informé, que parce que . . . Vous avez écrit le document. Le ministre l'a lancé, il attend des réactions, mais vous en êtes surtout l'auteur, c'est sous votre direction, et vous avez comme théorie au sujet du pays et d'Air Canada que si Air Canada se désagrège, le pays pourrait très bien être démantelé. Si c'est exact, je devrai m'assurer de lire avec soin le Livre blanc et les répercussions qu'il pourrait avoir pour m'assurer qu'il n'y ait pas d'orientation même inconsciente qui favoriserait Air Canada par rapport aux autres transporteurs. C'est pourquoi à mon avis la question est pertinente.

M. Lovink: Monsieur le président, cela ne me pose pas de difficulté de vous dire que je n'ai pas, ni aucune des personnes qui travaillent avec moi, de préjugés en faveur d'Air Canada. Air Canada est simplement un autre transporteur en autant que nous sommes concernés. Il est certain que si Air Canada échouait, oui, ce serait dommage pour le Canada. Mais ce serait également dommage pour le Canada si CP Air était démantelé. Ces transporteurs sont importants pour le pays. Par

[Text]

we are not particularly concerned with them as entities, if you like. I do not know how to express this any better.

Mr. Nowlan: Thank you for now, Mr. Chairman. I would like to go another round if we have time.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

En parlant d'effondrement de compagnies d'aviation, s'il fallait que Québecair s'effondre dans l'Est du Québec, je me demande ce qui nous resterait. Ce ne serait pas la fin du monde pour le Canada, mais pour tout un territoire ce serait grave. Alors, je faisais référence à Québecair, par exemple, qui dessert l'Est du Québec.

J'aimerais revenir, si vous permettez, à une proposition qui est faite dans le document au paragraphe 46 concernant les relations aériennes interrégionales. Une question m'a été posée à ce sujet et je vous la transmets. Comment se fait-il qu'il y ait une compétition entre les transporteurs régionaux, comme Nordair et Québecair à Québec et à Montréal, et entre *Eastern Provincial Airways*, Québecair et Nordair à Montréal aussi? Mais il n'y a pas de relation entre l'Est du Québec par exemple et le Nord du Nouveau-Brunswick. Est-ce que ce serait anarchique de penser que Québecair par exemple, un transporteur régional dans l'Est du Québec, pourrait avoir un permis d'opération avec une compagnie du Nouveau-Brunswick, par exemple, à Fredericton, Charlo, Mont-Joli, Montréal, ou quelque chose comme cela?

• 1650

Est-ce que j'ai raison de penser que votre proposition au paragraphe 46 exclut ce genre de compétition entre deux transporteurs régionaux?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Not at all, Mr. Chairman. The proposal envisages in fact that there would be increasing opportunities for the regional carriers to compete within this new, larger, eastern Canadian region; whereas, under the present policy, it could be considered inappropriate for Quebec Air to start operating into Atlantic Canada, into New Brunswick, as you suggest. Under the proposed policy, there would be absolutely no problem about Quebec Air applying to do that. Now whether Quebec Air would be interested in doing that is another matter which, of course, falls essentially outside of the policy proposal as such.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, dans le passé, n'y a-t-il pas déjà eu une compagnie qui possédait un permis lui permettant de donner un service entre Mont-Joli ou Gaspé et Charlo au Nouveau-Brunswick? Est-ce que cela a déjà existé?

[Translation]

ailleurs, nous ne sommes pas particulièrement intéressés à eux en tant qu'entités. Je ne sais pas si je me suis bien fait comprendre.

M. Nowlan: Je vous remercie pour le moment, monsieur le président. J'aimerais bien prendre la parole à un autre tour si nous avons le temps.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Speaking of falling apart for air carriers, if Quebecair were to fall apart in the east of Quebec, I wonder what would be left to us. It would not be the end of the world for Canada, but for the whole territory it would be very serious. I was referring to Quebecair, as an example; Quebecair serves the eastern part of Quebec.

I would like to come back, if you would let me, to a proposal made in this paper in paragraph 46, concerning inter-regional air relations. I was asked a question on the subject and I refer it to you. Could you tell me the reason why there is competition between the regional carriers like Nordair and Quebecair, in Quebec and Montreal, between Eastern Provincial Airlines and Quebecair and Nordair also in Montreal? There is no relation between the east of Quebec and the north of New Brunswick, for example. Would it be anarchistic to think that Quebecair for example, the original carrier for the east of Quebec, could obtain an operator licence for a company in New Brunswick, for example, in Fredericton, Charlot, Mont-Joli, Montreal or elsewhere?

Am I right to believe that your proposal 46 excludes this kind of competition between two regional carriers?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Pas du tout, monsieur le président. La proposition prévoit en réalité qu'il y aura davantage d'occasions de concurrence pour les transporteurs régionaux au sein de cette région nouvelle et plus étendue de l'Est canadien, alors qu'en vertu de la politique actuelle, il ne serait pas approprié que Québécoir commence à desservir la région Atlantique, jusqu'au Nouveau-Brunswick, comme vous l'avez mentionné. Dans la cas de la nouvelle politique, Québécoir n'aura aucune difficulté à présenter une demande d'exploitation. Quant à savoir si Québécoir est intéressé à le faire, c'est là une autre question évidemment, elle ne s'inscrit pas à cette proposition comme telle.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, was there not a company in the past which had a licence for the air service between Mont-Joli or Gaspé and Charlot in New Brunswick? Has this never existed?

[Texte]

Mr. Lovink: I would have to check into that. Would it be permissible to provide that information to the chairman? I do not have that particular information to hand at the moment.

The Chairman: Of course.

Mme Côté: Une autre question au sujet du système. Certaines compagnies obtiennent de la Commission canadienne des transports un permis pour exploiter une compagnie aérienne. Mais finalement, pour toutes sortes de raisons, on décide de ne pas l'exploiter. Est-ce que, dans la loi, il y a des délais qui disent qu'une compagnie doit donner un service et que si elle ne le fait pas, elle perd automatiquement ce droit-là et une autre compagnie peut demander à donner le service? Et je ne fais pas de distinction entre un transporteur local et un transporteur régional.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, this depends. Let me start over again. The carriers are, of course, required to provide the services for which they are licenced. If they stop providing those services, the Canadian Transport Commission will normally issue a show-cause order, which requires the air carrier to show cause why it should not be deprived of the licence. Now, if the air carrier does not succeed in convincing the Air Transport Committee that it should continue to hold that licence, then, in fact the licence should be suspended or will be removed, taken away, and another carrier is then free to apply for the operation. Perhaps that is a bit misleading because other carriers are, of course, free to apply for competitive services at any time, but let us say the opportunity, the chance, of actually being granted a licence might be somewhat better in those circumstances.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Dans le cas qui nous intéresse, monsieur Lovink, il y a effectivement un permis qui a été accordé pour donner le service entre Mont-Joli et Charlot à la compagnie Air Gaspé jusqu'en 1979. Mais, quand une compagnie décide d'abandonner un tel service, est-ce la responsabilité du ministère des Transports d'effectuer des contacts avec d'autres entreprises pour donner ce service ou si vous le laissez tomber quand aucune pression n'est faite et qu'aucune initiative locale n'est prise?

Mr. Lovink: No, Mr. Chairman, that is not normally one of the functions of the Department of Transport. The Canadian Transport Commission, however, certainly does have the responsibility to monitor the services actually provided, and it may, on occasion, if the service is not provided, invite other carriers to provide such services. But it is not a common occurrence.

The Chairman: Are there circumstances, Mr. Lovink, under which the Canadian Transport Commission can, in fact, direct an airline to provide a service as well?

Mr. Lovink: Now you have got me on a legal point. Whether it would be in a position to require an air carrier to provide a service, I would have to check on that, legally speaking. What I am certain about is that, if it did require an air carrier to provide a service as a matter of imposed public duty, it would be required to subsidize that operation, if necessary.

[Traduction]

M. Lovink: Il me faudrait vérifier cela. Est-ce que je peux transmettre ce renseignement au président? Je ne l'ai pas ici.

Le président: Evidemment.

Mrs. Côté: I would like to ask another question on the system. Some companies obtain from the CTC an operating licence for an air company. Ultimately, for all kinds of reasons, they decide not to use it. Does the act contain certain delays to the effect that a company must give the service or, if not, it will lose automatically its right and another company could ask to provide this service? I do not make any distinction between a local carrier and a regional carrier.

M. Lovink: Monsieur le président, cela dépend. Je recommence. Les transporteurs sont évidemment tenus d'offrir le service pour lequel ils ont obtenu un permis. S'ils cessent de le faire, la Commission canadienne des transports émet une ordonnance exigeant les raisons et il faut que le transporteur donne les motifs pour lesquels on ne doit pas lui enlever son permis d'exploitation. Si le transporteur ne réussit pas à convaincre la Commission canadienne des transports qu'il doit conserver son permis, celui-ci peut être suspendu ou retiré, et un autre transporteur est libre de présenter une demande d'exploitation. Cela peut prêter à confusion peut-être car d'autres transporteurs sont évidemment libres de présenter une demande pour service concurrentiel en aucun temps, mais disons que la possibilité, la chance de pouvoir obtenir un permis est meilleure dans ces circonstances.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: In the case that we are discussing, Mr. Lovink, it is in fact a licence that was granted for the service between Mont-Joli and Charlot to Air Gaspé, until 1979. When a company decides to abandon such a service, is it the responsibility of the Department of Transport to contact other firms to provide this service or do you just drop the matter if there is no pressure, if no local action is taken?

M. Lovink: Non monsieur le président, ce n'est pas le rôle du ministère des Transports. Cependant, la Commission canadienne des transports est responsable du contrôle des services fournis, et elle peut, à l'occasion, si le service n'est pas offert, inviter d'autres transporteurs à le faire. La chose ne se produit pas souvent.

Le président: Il y a-t-il des cas, monsieur Lovink, où la Commission canadienne des transports peut obliger une société aérienne d'offrir un service?

M. Lovink: Voilà une question juridique. Il me faudrait vérifier pour savoir si la Commission peut obliger un transporteur à fournir un service. Ce dont je suis certain, c'est que si elle le fait, s'il s'agit d'un devoir public imposé, il faudrait subventionner le service au besoin.

[Text]

[Translation]

• 1655

The Chairman: Right.

Pardonnez-moi, madame, continuez, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci. C'était une bonne question.

Je voudrais parler aussi des fusions possibles entre transporteurs régionaux. Vous admettez que des fusions pourraient être permises entre transporteurs régionaux, mais vous êtes contre la création d'un cinquième transporteur régional, si je comprends bien l'esprit du document. Quand je dis «vous», je fais toujours référence au ministère. Dans le document à l'étude, on dit qu'on accepterait la fusion de transporteurs régionaux. Par ailleurs, on tient à maintenir seulement deux transporteurs nationaux. Mais si on fusionnait deux transporteurs régionaux de la taille de Nordair ou de Québecair, ne pensez-vous pas qu'on atteindrait justement la taille d'un transporteur national?

Mr. Lovink: No, not really, Mr. Chairman. The new amalgamated regional carrier, in this case you mentioned Quebecair-Nordair—it could be all three eastern regionals, it could be some other combination—would be a larger carrier but its role would be the same as the role of each of the present regional carriers. That is to say, the notional Quebecair-Nordair airline would still be restricted to operating non-stop services of shorter stage length than 800 miles and all the other elements of the regional carriers role would apply to that new merged carrier.

Mme Côté: C'est dire que, dans une certaine mesure, les transporteurs régionaux qui seraient fusionnés seraient quand même placés dans une situation un peu difficile par rapport aux transporteurs nationaux qui ont des avantages que les régionaux ne pourraient jamais avoir à cause même des restrictions qui leur sont imposées, mais qui seraient maintenues à la suite de la fusion. Je comprends bien? Les avantages seraient-ils maintenus? Vous pensez que cela ne nuirait pas à l'expansion ou même au bien des utilisateurs, des voyageurs qui pourraient profiter davantage de la concurrence?

Mr. Lovink: Well, there is absolutely no question, Mr. Chairman, that the policy would restrict the growth of the regionals in the sense that it would not allow them to do certain things that they would very much like to do, and that is inherent in the policy, inherent in the attempt to provide some roles and to divide the market in a way that makes sense, economically and in other ways. Now, whether it would be advantageous to the travelling public to allow the regionals to do more things, to compete on longer haul routes with the nationals, in the interests of increased competition, I am a little doubtful, because it is our opinion that there is already in any market that can sustain competition quite a bit of competition. I mean, it runs as far as having four carriers running between Montreal and Toronto. Now, in other markets it is two and in some markets it is three carriers; in some markets it is only one. That seems to us to be largely a function of the ability of the market to absorb additional operators.

Le président: Bien.

Excuse me, madam, go ahead, please.

Mrs. Côté: Thank you. It was a good question.

I would like also to talk about the potential mergers between regional carriers. You admit that these mergers could be granted between regional carriers, but you are against the establishment of a fifth regional carrier, if I understood well the spirit of the paper. When I say "you", I still refer to the department. In this paper that we are studying, it is said that you will accept the merger of regional carriers. On the other hand, only two national carriers would be maintained. But if you merge two regional carriers of the size of Nordair or Quebecair, do you not think that you would get a carrier the size of a national carrier?

M. Lovink: Pas vraiment, monsieur le président. Cette nouvelle fusion des transporteurs régionaux, dans le cas que vous avez mentionné Québecair-Nordair, ce pourrait être les trois transporteurs régionaux de l'est, ou une autre combinaison—donnerait un gros transporteur, mais son rôle serait le même que celui de chacun des transporteurs régionaux actuels. C'est-à-dire que la ligne aérienne Québecair-Nordair éventuelle serait limitée à l'exploitation de services sans arrêt sur des trajets plus courts que 800 milles et tous les autres éléments du rôle des transporteurs régionaux s'appliqueraient à ce nouveau transporteur.

Mrs. Côté: It means that in a way the original carriers would be merged, would be put in a more difficult situation in relation to the national carriers. The national carriers have advantages that the regional ones could never have because of the imposed limitations, and which would be maintained following the merger. Is that right? The advantages would be maintained, would they not? Do you not believe that it would be to the detriment of growth of the users even, travellers who could benefit more from competition?

M. Lovink: Il n'y a vraiment pas de doute, monsieur le président, que la politique limiterait la croissance des transporteurs régionaux en ce sens qu'elle ne leur permettrait pas de faire certaines choses qu'elles aimeraient bien faire, c'est inhérent à la politique, inhérent à cette tentative de prévoir des rôles et de diviser le marché d'une façon qui soit logique, notamment du point de vue économique. Quant à savoir si ce serait avantageux pour le voyageur de permettre aux transporteurs régionaux de faire plus de choses, de concurrencer sur des trajets plus longs des transporteurs nationaux, dans l'intérêt d'une concurrence accrue, j'ai mes doutes à ce sujet. Nous sommes d'avis qu'il y a déjà beaucoup de concurrence dans les marchés qui peuvent faire face à la concurrence. Cela va jusqu'à dire que quatre transporteurs desservent la route Montréal-Toronto. Dans d'autres marchés, ce peut être deux et dans d'autres trois. Pour certains marchés, il n'y a qu'un transporteur. Il nous semble donc qu'on doive tenir compte de la possibilité du marché à absorber d'autres exploitants.

[Texte]

Le président: Deux minutes, madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, dans les régions à moindre densité de population mais à grandes distances, il a été question d'une aide gouvernementale qui pourrait être apportée aux compagnies d'aviation, par des subventions ou même par une participation à l'achat des appareils ou de choses semblables. Est-ce que vous pensez que le ministère des Transports a des restrictions contre cela? En est-il question dans vos propositions? Je m'excuse, je n'ai pas eu le temps de lire tous ces documents. J'aimerais savoir si on subventionne déjà certaines compagnies. Je pense que E.P.A. reçoit une subvention assez importante pour le transport dans l'Est du Canada. Je ne sais pas si Québécois en reçoit pour le transport dans le Nord. En reçoit-il?

Mr. Lovink: Well, Quebecair has some subsidies but not for the service in the north, for services along the lower north shore of the St. Lawrence from Sept-Îles to Blanc-Sablon.

Mme Côté: *To Blanc-Sablon.* Très bien. Alors, c'est le transport sur la Basse-Côte-Nord.

• 1700

M. Lovink: C'est cela.

Mme Côté: Est-ce que l'idée voulant que le ministère des Transports puisse éventuellement rationaliser, c'est-à-dire construire des aéroports moins gros, des pistes moins longues, aider les compagnies d'aviation à acheter des d'appareils différents pour pourvoir à ces besoins, et là je pense au service qu'on veut fournir entre Toronto et Montréal, a été étudiée?

Mr. Lovink: The present subsidy policy, as you know, is very restrictive. There are only a few carriers being subsidized. If I understand your question correctly, it is whether there is any thought being given to a new subsidy policy that would be more generous, that would encourage—

Mme Côté: Ou différente.

Mr. Lovink: Different. But more generous, I take it, or less generous.

The Chairman: It is already taken care of in the policy, I believe.

Mme Côté: C'est une question d'appréciation. C'est la façon dont le ministère peut dépenser son argent, finalement. Est-ce qu'on investit dans la construction de gros aéroports pour permettre aux compagnies d'avoir de gros avions ou si l'on construit des aéroports un peu moins gros avec un équipement peut-être un peu plus sophistiqué, mais qu'on utilise aussi des avions fabriqués au Canada, qui coûtent peut-être un petit peu plus cher, mais qui sont neufs? Puis les coûts d'achat sont très élevés. Alors, c'est de savoir comment on veut utiliser son budget en tenant compte de la réalité socio-économique des territoires, des difficultés géographiques aussi, parce qu'à Gaspé, vous n'allez pas construire n'importe quel genre d'aéroport. Donc, tout genre d'avion ne peut atterrir. Je parle ici d'une région que je connais un peu mieux, mais je suis certaine qu'il y a aussi de ces difficultés, tant socio-économiques que géographiques, qui empêchent le ministère de faire ce qu'il

[Traduction]

The Chairman: You have two minutes left, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman. In regions where the population is less dense but distant, it was said that a government assistance could be granted to the air carriers, either through subsidies or an interest in the buying of planes or other things of this nature. Do you agree that the Department of Transport would limit this? Is it mentioned in your proposals? I am sorry, I did not have time to read all those documents. I would like to know if certain companies are already subsidized. I believe that EPA already receives a rather large subsidy for serving the east of Canada. I do not know if Quebecair also receives subsidies for transportation in the north. Is it the case?

M. Lovink: Québécois reçoit des subventions, non pas pour le transport dans le nord mais parce qu'il dessert la basse côte nord le long du Saint-Laurent entre Sept-Iles et Blanc-Sablon.

Mrs. Côté: *Blanc-Sablon très bien.* So it is for the service along the lower north shore.

Mr. Lovink: That is right.

Mrs. Côté: Have we considered that the Minister of Transport could eventually rationalize its operations, that is build smaller airports, shorter runways, help the airlines who would then have to buy different aircraft, and I am thinking of the Toront-Montreal planned service?

M. Lovink: La politique actuelle de subventions, est, comme vous le savez, très restrictive. On ne subventionne que quelques transporteurs. Vous demandez, si je ne m'abuse, si l'on envisage des subventions plus généreuses pour encourager . . .

Mme Côté: *Or different.*

M. Lovink: Différentes, d'accord, mais plus ou moins généreuses.

Le président: Je crois que c'est déjà énoncé.

Mrs. Côté: This is a matter of appreciation. It is in the end how the ministry spends its money. Should we invest in the building of large airports to allow airlines to use large aircraft or should we build not so large airports with some more sophisticated facilities, using planes that are made in Canada, which could be a little bit more expensive but which are new? The costs are very high anyway so it is a matter of deciding how to spend one's budget, taking into account the social and economical aspects of the country, the geographical problems also because, at Gaspé, you are not going to build just any kind of airport. Then you will not be able to accommodate any kind of airplane. I am talking here of a region that I know a little bit better but I am quite sure that there are also some of these social, economical and geographical difficulties that will prevent the department from doing what they would like to provide the necessary services. However, if they could agree

[Text]

aimerait pour donner les services. Mais s'il pouvait s'entendre avec des compagnies d'aviation sur le genre d'appareil qui pourrait être utilisé, peut-être ferait-il des économies dans la construction de l'aéroport et l'on pourrait investir cet argent ailleurs et permettre aux citoyens de voyager à des taux qui ont de l'allure et dans des conditions peut-être un peu plus sécuritaires. Je ne parle même pas du confort.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, this, I am afraid to say, is beginning to get into areas that are not my expertise. That is to say, what policies the Department of Transport follow in deciding where it should construct airports, what size those airports should be, those sorts of considerations are really outside my area of competence, although I could say that, certainly, there is an attempt to bear all of these considerations in mind when deciding whether to expand an airport or not. I mean, it is not simply responsive when an air carrier says: well, we would like to move into this particular community with that size of aircraft, and it happens that the air strip is not long enough, that the department simply says: well, aye, aye, we will now expand the runway to suit you. No, it is not nearly as simple as that. I mean, there are competing priorities and it is in the light of these competing priorities that the investment decisions are made. But I am afraid I am not an expert on this particular aspect of the department's operations.

Le président: Merci, madame.

Mme Côté: Juste un dernier commentaire. Je vous remercie de m'avoir aussi bien répondu.

Le président: Très bien.

Mme Côté: Je pense qu'au ministère des Transports, beaucoup de gens vont lire les rapports. Moi, je pense à l'avenir aussi, monsieur Lovink. Merci.

The Chairman: *Merci, madame.*

I would like to put a question to Mr. Lovink with regard to the regional carrier policy, contained in this proposal, where we have this dividing line from Resolute Bay to Winnipeg, with PWA on the west of the line and the other three regionals on the east of the line. How would the policy apply if one of the regionals, let us say Nordair or Eastern Provincial, decided to move its corporate headquarters, its operational and maintenance base, to Winnipeg and operate from Winnipeg? Would it then have access to both east and west?

Mr. Lovink: Mr. Chairman, I do not think that that sort of corporate decision would have any impact on this policy.

The Chairman: It would still be confined to the eastern section?

Mr. Lovink: Let us take the example that Nordair might move its headquarters from Montreal to Winnipeg. That would not have any impact on the role of Nordair from the standpoint of this policy. This would be a corporate decision that would be made within the bounds of this policy. If it would be in the interest of Nordair to do that, well, they would be free to do that. The policy would have—

[Translation]

with the airline companies on the kind of aircraft that could be used, there might be some savings made in the building of airports and this money could be invested somewhere else which would allow Canadians to travel at more reasonable rates and with added safety. I am not even talking of comfort.

M. Lovink: Monsieur le président, j'ai l'impression que l'on entre là dans des sujets qui dépassent ma compétence. Les décisions du ministère des Transports sur l'emplacement des nouveaux aéroports, leurs dimensions, tout ce genre de choses ne relèvent pas de ma compétence même si je puis dire sans risque de me tromper que l'on essaie de tenir compte de toutes ces considérations lorsqu'on s'interroge sur la nécessité d'agrandir éventuellement un aéroport. Il ne suffit pas en effet qu'un transporteur nous déclare qu'il veut desservir telle ou telle région avec tel ou tel appareil, mais que les pistes ne sont pas suffisamment longues. Le ministère n'acquiesce pas aussi simplement que cela à ce genre de requêtes. Il y a d'autres priorités à envisager et c'est en tenant compte de tous les facteurs que les décisions sont prises. Toutefois, je ne suis pas spécialisé dans ces activités particulières du ministère.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Just a last comment. I thank you for your very good answers.

The Chairman: Very well.

Mrs. Côté: I think that a lot of people in the Department of Transport are going to read the reports. I am thinking about the future Mr. Lovink. Thank you very much.

Le président: *Thank you, Mrs Côté.*

J'aurais une question à poser à M. Lovink sur la politique touchant les transporteurs régionaux dont il est question dans sa proposition. Il y a une ligne de démarcation de Resolute Bay à Winnipeg avec PWA qui dessert l'Ouest et les trois autres transporteurs régionaux qui desservent l'Est. Comment s'appliquerait cette politique si un de ces transporteurs régionaux, Nordair ou Eastern Provincial, par exemple, décidait de déménager son siège social à Winnipeg, par exemple? Aurait-il là alors accès à l'Ouest comme à l'Est?

M. Lovink: Monsieur le président, je ne pense pas que ce genre de décision pourrait modifier en quelque sorte cette politique.

Le président: La compagnie continuerait à ne desservir que l'Est?

M. Lovink: Supposons par exemple que Nordair déménage son siège social de Montréal à Winnipeg. Cela ne modifierait en rien le rôle de Nordair tel qu'il est envisagé ici. Ce serait une décision que prendrait la société dans les limites de cette politique. Si l'intérêt de Nordair était d'agir ainsi, rien ne l'empêcherait. Les principes resteraient...

[Texte]

• 1705

The Chairman: It would be in the interests of a company if they thought they could gain access to the other region.

Mr. Lovink: This is what I am saying, it would not affect their ability to enter into other regions where they might decide to locate their headquarters.

The Chairman: It could put a great deal of pressure and a very strong lobby on the department to modify the policy.

Our next questioner is Mr. Mayer. I am going to limit this round to 10 minutes.

Mr. Mayer: I was starting to put away my notes, such as they are. I thought we were going to conclude here, but I have a couple of specific questions.

The policy, as you have recommended here, how would that have affected, for instance, the Brandon application to have service either to Winnipeg, going east, or to Regina, going west or whatever? You refer specifically to it in, I think, item 47, an exemption to the prohibitions on inter-regional operations and non-stop service over 800 miles. I am from that area and I am interested in knowing your comments on that.

Mr. Lovink: It is explicitly provided for, Mr. Chairman, that the regionals might be allowed to cross one proposed regional boundary if they propose to offer service that the national carriers are not willing to operate. I am talking about a jet service in this case because that kind of service might conceivably be operated by a local carrier with non-jet equipment. But if we are talking about jet service, if the regionals would like to cross the boundary they can if the national carriers are not willing to provide that service. I think that is another example of the pragmatism of the policy because it seems to make no sense to prevent them from doing that.

Mr. Mayer: Supposing a year from now, or two years from now, CP would propose to fly into Brandon instead of PWA. How would this policy work then?

Mr. Lovink: I believe that CP, having had the opportunity to apply for the Brandon-Toronto route and decided it was not in their interest to do that, if CP now wanted to enter into competition with Pacific Western on that route it could apply for that right to the CTC and the CTC would decide.

Mr. Mayer: I see. You give it to the CTC.

Mr. Lovink: Yes.

Mr. Mayer: What is your attitude toward the proposal to initially let PWA into Brandon a couple of years ago?

Mr. Lovink: In what respect?

Mr. Mayer: In terms of your position with the Canadian Air Transportation Administration on the policy side. It seems to

[Traduction]

Le président: Ce serait dans l'intérêt d'une société si celle-ci pensait pouvoir ainsi avoir accès à l'autre région.

M. Lovink: C'est ce que je dis, cela ne modifierait en rien la possibilité pour l'entreprise de desservir d'autres régions où elle pourrait décider d'installer son siège.

Le président: On pourrait ainsi exercer de grandes pressions auprès du ministère pour que celui-ci modifie sa politique.

Le prochain intervenant est M. Mayer. Je vais limiter ce tour à 10 minutes.

M. Mayer: Je commençais à serrer mes notes, telles qu'elles sont. Je pensais que nous allions nous arrêter ici, mais j'ai quelques questions précises.

La politique, telle que vous la recommandez ici, aurait quelle répercussion par exemple sur la demande de Brandon d'établir un service soit vers Winnipeg vers l'est, ou vers Regina vers l'ouest, ou ailleurs? Vous parlez expressément je crois au point 47, d'une exemption aux interdictions sur les opérations inter-régionales et le service sans escale de plus de 800 milles. Je viens de cette région et vos commentaires à ce sujet m'intéressent.

M. Lovink: Il est expressément prévu, monsieur le président, que les transporteurs régionaux auraient le droit de traverser une frontière régionale proposée s'ils ont l'intention d'offrir un service que les transporteurs nationaux ne tiennent pas à offrir. Je parle d'un service par «réacté» dans ce cas car il est concevable qu'un transporteur local pourrait offrir ce service avec des avions qui ne soient pas à réaction. Mais s'il est question d'un service à réaction, si les transporteurs régionaux désirent traverser la frontière, ils peuvent le faire à condition que les transporteurs nationaux ne soient pas disposés à fournir ce service. C'est là je crois un autre exemple du pragmatisme de la politique puisqu'il ne semble pas raisonnable de les empêcher de le faire.

M. Mayer: Supposons que dans un an, ou dans deux ans, le Canadien Pacifique propose un service à Brandon en remplacement de Pacific Western. Comment s'appliquerait alors la politique?

M. Lovink: Je crois que le CP, ayant eu la possibilité de demander le trajet Brandon-Toronto et ayant décidé qu'il n'était pas dans son intérêt de le faire, devra maintenant, s'il décide de faire concurrence à Pacific Western sur ce trajet, en demander le droit à la CCT qui tranchera.

M. Mayer: Je vois. Vous confiez ces tâches à la CCT.

M. Lovink: Oui.

M. Mayer: Quelle est votre attitude à l'égard de la proposition de confier le service à Brandon à Pacific Western originalement il y a quelques années?

M. Lovink: En quel sens?

M. Mayer: Du point de vue de votre position par rapport aux politiques de l'administration canadienne des transports

[Text]

me you must have been consulted. I am interested in knowing if you were in favour of it or against it.

The reason I ask is that it gives us a better understanding. I think it is fair to say that you are the person who authored this and if anybody can take credit for it, it has to be yourself. I would be interested in knowing your attitude toward that specific case because I think that gives the committee a better understanding of how you would view this policy as working for areas like Brandon.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, we are not normally consulted by the airlines on initiatives like this. PWA did not come to ask us if we thought this would be a good idea. But if you are asking me if that sort of service seemed to make sense, well, the first question was: does it make economic sense, does it seem like something that can be . . . ?

Mr. Mayer: But with all due respect, Mr. Chairman, surely it should be up to the carriers whether it makes economic sense. If the carrier was willing to apply, which they were, without a subsidy, which was the case in the application, on the economic sense of the thing you cannot question their projections as far as their fares and the number of passengers they hoped to attract. I do not know on what kind of economic sense you people should be expected to pass judgment.

Mr. Lovink: You mentioned earlier, Mr. Mayer, that there was some question whether this particular route could be supported just by the scheduled traffic on the route, or whether in fact it was essential for the viability of this route to have charter traffic out of Toronto. That was one of the questions the Canadian Transport Commission considered, as far as I recall it, and it was decided that, no, the route could stand on its own feet, and I think the licence was granted experimentally; I am not exactly sure.

• 1710

Mr. Mayer: For a two-year period.

Mr. Lovink: Yes. But, as for the point you make: Why should we care? If the carrier thinks it is viable, why should you have an opinion on that? I guess I would have to say that you could address the same question to the Canadian Transport Commission. Why should the Canadian Transport Commission presume to pass judgment on a proposed licence application when an air carrier clearly thinks it is viable? It is because Parliament says that the Canadian Transport Commission shall sit in judgment of such proposals?

Mr. Mayer: I guess I cannot argue with that, except that six months before the PWA hearing was heard Frontier Airlines was granted an application to fly into Saskatchewan without a CTC hearing. I cannot understand why we had to have a CTC hearing for one in Brandon—which is off the topic, Mr. Chairman, and you are going to rule me out of order on that one.

The Chairman: Pretty soon, yes.

[Translation]

aériens. Il me semble qu'on a dû vous consulter. Je serais curieux de savoir si vous étiez pour ou contre.

Si je vous pose la question, c'est que votre réponse nous aidera à mieux comprendre. Je crois que l'on peut dire que c'est vous qui avez rédigé ce texte et si quiconque peut en revendiquer le mérite, c'est vous-même. Votre attitude dans ce cas particulier m'intéresse car je crois que le comité comprendra mieux ainsi comment vous envisagez que cette politique s'appliquera dans des régions comme Brandon.

M. Lovink: Monsieur le président, normalement, les sociétés aériennes ne nous consultent pas sur de telles initiatives. PWA n'est pas venu nous voir pour nous demander si nous pensions que c'était là une bonne idée. Néanmoins, si vous me demandez si ce genre de service est raisonnable, la première question doit être: est-ce raisonnable sur le plan économique, est-ce là quelque chose qui semble pouvoir . . . ?

M. Mayer: Avec beaucoup de respect, monsieur le président, il devrait certainement revenir aux transporteurs de décider si cela est raisonnable sur le plan économique. Si le transporteur est disposé à faire une demande, ce qui était le cas, sans demander de subvention, ce qui était également le cas, on ne peut pas mettre en doute ses prévisions du point de vue économique sur ces tarifs et le nombre de passagers qu'il espère attirer. Je ne sais pas sur quel genre de bien-fondé économique on puisse attendre que vous vous prononciez.

M. Lovink: Vous avez mentionné plus tôt, monsieur Mayer, que la question s'était posée de savoir si ce trajet particulier pouvait survivre grâce simplement au trafic prévu ou si en fait, il était essentiel pour sa viabilité qu'on permette des «charters» à partir de Toronto. C'est là l'une des questions sur laquelle s'est penché la Commission canadienne des transports selon mes souvenirs et il a été décidé que non, ce trajet pouvait se tirer seul d'affaire et je crois qu'on a accordé le permis d'une façon expérimentale; je n'en suis pas tout à fait certain.

M. Mayer: Pour une période de deux ans.

M. Lovink: Oui. Pour parler maintenant du point que vous soulevez: pourquoi cela nous intéresserait-il? Si le transporteur croit que c'est viable, pourquoi aurions-nous une opinion à ce sujet? Je dois dire que vous pourriez poser la même question à la Commission canadienne des transports. Pourquoi la Commission canadienne des transports présumerait-elle de juger d'une demande éventuelle de permis lorsqu'un transporteur aérien croit clairement que c'est viable? C'est parce que le Parlement dit que la Commission canadienne des transports jugera de telles propositions?

M. Mayer: Je ne serais le contester, sauf que six mois avant la tenue des audiences sur PWA, on donnait suite à une demande de Frontier Airlines pour desservir la Saskatchewan sans audience de la CCT. Je ne comprends pas pourquoi il nous fallait tenir une audience de la CCT à Brandon—je je m'éloigne du sujet, monsieur le président et vous allez décréter ma question irrecevable.

Le président: Bientôt, oui.

[Texte]

Mr. Mayer: At any rate, you still did not answer my question as to whether you are in favour or against the Brandon thing.

Mr. Lovink: We were in favour of it to the extent that it provided a service that was clearly much needed. There was clearly a lot of demand in that area, and it had given the minister considerable concern for a long time that there was inadequate service in the Brandon area. The concern was demonstrated by the subsidy he provided, which turned out to be not very fruitful ultimately, in terms of the usage that was made of the subsidized service, in any event.

Mr. Mayer: This is the perimeter one you are talking about, the local. Okay.

Let me ask one other brief question, Mr. Chairman, and that is all I have: Did you people, when you were developing your policy, in talking about regions, look at moving the dividing line for regions to Toronto instead of Winnipeg? Because if you are talking about air policy as an instrument of national unity, it seems to me it would make a lot more sense to give, say, two regionals west of Toronto the opportunity to fly from that part of the country to what is considered the hub of the country rather than put three regionals in an area east of Winnipeg and one west of Winnipeg. I am interested in what your position was and if you looked at it and how you decided where the regionals should or should not fly.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Yes, that particular option was certainly considered. It is mentioned somewhere in the paper; I do not have the paragraph immediately to hand. It also explains there why that particular option was rejected in this proposed policy.

The principal reason is that, in light of the object of this exercise, which is to give all carriers a reasonable opportunity to grow, if the policy had proposed a line running through Winnipeg it would have been marvellous for Pacific Western Airlines: it would effectively have created another transcontinental carrier. It would not have been so marvellous for the eastern regionals, who, by the exclusion of the territory between Toronto and Winnipeg, would have lost a substantial opportunity for growth and expansion and service.

Mr. Mayer: I am not sure I buy your argument because that part of the country between Toronto and Winnipeg does not have a lot of population and is not looking for a lot of growth. But, at any rate, I guess suffice to say that you people looked at it.

Let me just close, Mr. Chairman, by making an observation. It seems to me that the committee may be taking on a very, very large task in terms of developing an air policy for the country in a period—and I passed this on to you in note form before—of four or five weeks, effectively, when we have had people in place with fairly substantial staffs, I assume, who have been working on this for four or five years; and, in

[Traduction]

M. Mayer: Quoi qu'il en soit, vous n'avez toujours pas répondu à ma question, à savoir si vous êtes pour ou contre la ligne de Brandon.

M. Lovink: Nous sommes en faveur de ces services dans la mesure où ils étaient clairement très nécessaires. Clairement, il y avait beaucoup de demandes dans la région et depuis longtemps le ministre s'inquiétait du fait que le service dans la région de Brandon était inadéquat. Il a prouvé cette préoccupation en offrant une subvention qui s'était avérée en dernière analyse peu fructueuse du moins du point de vue de l'usage qu'on a fait du service subventionné.

M. Mayer: Vous parlez là du service périphérique, du service local. Très bien.

Laissez-moi poser encore une brève question, monsieur le président, et ce sera tout: est-ce qu'en élaborant votre politique, en parlant avec les régions, vous avez songé à déplacer la ligne de démarcation régionale de Winnipeg à Toronto? En effet, s'il est question que la politique aérienne serve d'instrument d'unité nationale, il me semble qu'il serait beaucoup plus raisonnable d'offrir disons à deux transporteurs régionaux à l'ouest de Toronto, la possibilité d'offrir un service de cette partie du pays à ce qu'on considère être le coeur du pays plutôt que de décréter qu'il y aura trois transporteurs régionaux à l'est de Winnipeg et un à l'ouest. Je serai curieux de savoir quelle était votre position et si vous avez songé à le faire et comment vous avez décidé où pouvaient ou ne pouvaient aller les transporteurs régionaux.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Oui, on a certainement examiné cette option particulière. On en parle d'ailleurs dans le document; je n'ai pas le numéro du paragraphe en tête. On explique également pourquoi dans le cadre de cette politique proposée on a rejeté cette option.

La raison principale en est qu'à la lumière de l'objectif de cet exercice, à savoir offrir à tous les transporteurs une possibilité raisonnable de croissance, si la politique avait proposé une ligne traversant Winnipeg, la chose aurait été merveilleuse pour Pacific Western Airlines: en fait, on aurait créé un autre transporteur national. Mais pour les transporteurs régionaux de l'Est, la chose n'aurait pas été aussi merveilleuse puisqu'en les excluant du territoire entre Toronto et Winnipeg, ils auraient ainsi perdu de vastes possibilités de croissance, d'expansion et de service.

M. Mayer: Je ne sais pas si je suis convaincu par votre argument car la région entre Toronto et Winnipeg n'est pas très peuplée et ne promet pas une grande croissance. Quoi qu'il en soit, il suffit peut-être de dire que vous y avez réfléchi.

Permettez-moi de terminer, monsieur le président, en faisant une remarque. Il me semble que le comité entreprend peut-être une tâche extrêmement vaste en s'imaginant élaborer une politique aérienne pour le pays—et je vous ai déjà transmis des notes à ce sujet—en 4 ou 5 semaines et ce d'une façon efficace alors que certains avec un personnel assez considérable, du moins je le présume, y travaillent depuis 4 ou 5 ans; or ce qu'ils

[Text]

coming up with something that they presented to cabinet, cabinet clearly did not accept. I agree with you that they did not necessarily reject it, but the point is that there was a lot of time and effort and manpower put into something over a period of a number of years.

If this committee is expected to accomplish what Mr. Lovink and his group could not in a number of years, we are really kidding ourselves. I fail to see how we can expect this committee to come up with something in a very, very short period of time that is going to be an air policy.

That does not mean we are not going to continue and pursue it to the best of our ability, but I think we should pursue it on the basis I just outlined, that it is a very, very large job and the timeframe is extremely short.

The Chairman: Mr. Mayer, I would not expect Mr. Lovink to comment on that; but I can tell you that the steering committee has discussed that very topic, and we are prepared at some point to address the timeframe of the hearings.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Corbin.

• 1715

Mr. Corbin: Merci, monsieur le président.

Le président: Dix minutes.

M. Corbin: Je vais partager mon temps avec . . .

The Chairman: Before you start, could I get some indication from the committee how late you want to sit?

An hon. Member: Five-thirty.

Mr. Nowlan: How many do you have on the list?

The Chairman: I have Mr. Corbin, Mr. Nowlan, Madam Côté. That will take us to 5.50 p.m.

An hon. Member: I will try to be very short.

Mr. Nowlan: Let us finish the list.

The Chairman: Okay. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, would it be desirable to reduce or eliminate the regulation of fares or should licences be issued without restrictions or on conditions of service, for example, aircraft size, intermediate stops, numbers of flights per day and so on?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: I am not sure that I fully understood the question. Did your first question relate to whether there should be no control over fares?

Mr. Corbin: Would it be desirable to reduce the regulation of fares?

Mr. Lovink: I take it that you are concerned about the restrictions on advance purchase in the case of discount fares and that type of thing?

[Translation]

ont présenté au Cabinet n'a clairement pas été accepté. Je concède que le Cabinet ne l'a pas nécessairement rejeté, mais le fait est que sur une période de plusieurs années, on a consacré à cette tâche beaucoup de temps, d'efforts et de personnel.

Si on s'attend à ce que notre comité réalise ce que M. Lovink et son groupe n'ont pu réaliser en plusieurs années, nous nous leurrions vraiment. Je ne vois vraiment pas comment on peut s'attendre à ce que notre comité mette au point en très très peu de temps ce que l'on pourrait appeler une politique aérienne.

Cela ne signifie pas que nous n'allons pas nous y attaquer de notre mieux, mais je crois que nous devrions le faire dans le contexte que je viens de souligner, c'est-à-dire une tâche extrêmement vaste dans des délais extrêmement courts.

Le président: Monsieur Mayer, je ne m'attends pas à ce que M. Lovink vous réponde; mais je peux vous dire que le comité directeur a discuté de ce sujet et nous sommes disposés à revoir éventuellement l'échéancier des réunions.

M. Mayer: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Ten minutes.

Mr. Corbin: I will share my time with . . .

Le président: Avant que vous ne commenciez, les membres du comité pourraient-ils me donner une idée de l'heure à laquelle ils veulent s'arrêter?

Une voix: Dix-sept heures trente.

M. Nowlan: Combien de noms avez-vous sur la liste?

Le président: J'ai ceux de M. Corbin, M. Nowlan et de M^{me} Côté. Cela nous mènera jusqu'à 17h50.

Une voix: Je tenterai d'être très bref.

M. Nowlan: Finissons la liste.

Le président: Très bien. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, serait-il souhaitable de réduire ou d'éliminer le règlement sur les tarifs ou devrait-on délivrer des permis sans restriction ni condition quant au service, par exemple la taille des aéronefs, les escales, le nombre de vols par jour, etc.?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Je ne suis pas certain d'avoir bien saisi la question. Votre première question portait-elle sur le fait d'abolir tout contrôle sur les tarifs?

M. Corbin: Serait-il souhaitable de réduire la portée du règlement sur les tarifs?

M. Lovink: Je présume que vous vous inquiétez des restrictions sur l'achat à l'avance des billets dans le cas des tarifs à rabais, ce genre de chose?

[Texte]

Mr. Corbin: Yes, among others.

Mr. Lovink: We do not think it would be desirable, Mr. Chairman. Actually, the principal restrictions on discount fares are imposed in most cases voluntarily by the carriers themselves as a means of making sure that the traffic for which they are providing a lot of capacity—that is to say, the traffic that must travel at a moment's notice, that must change its travel plans on short notice—that that part of the market pay an adequate fare to cover the relatively high cost of serving it. If you are going to accomplish that, you must make sure that the people who do not need that kind of service only travel at fares that have certain restrictions that make it impossible for the business traveller, if you like, to use those discount fares. So there is a good economic argument for the restrictions that apply to many discount fares.

Mr. Corbin: Okay. I will go on to another aspect.

The Chairman: Before you do, Mr. Corbin, could I just ask a supplementary there? Before the national carriers, for instance, can increase their fares they must have the approval of the CTC. Do you think it would be a good idea to abolish the necessity for them to go before the CTC for an increase in fare structure—I am not talking about charter fares; I am talking about the regular unit toll fares—or do you think that should remain?

Mr. Lovink: I believe that should remain, Mr. Chairman, as long as carriers have a certain number of monopoly routes, as long as competition is not entirely open and free, as long as people cannot fly the moment..., as long as air carriers cannot enter routes at their will, I think it remains necessary to protect the public, to make sure that the fare increases that they would like to impose are just and reasonable.

So I do not think it makes sense to eliminate the system of fare control until you dismantle the entire regulatory system.

The Chairman: I agree. Thank you.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Are you attempting in this tightened-up policy to eventually foster a sole northern regional carrier, or is that option open?

Mr. Lovink: There is no such intent, Mr. Chairman.

Mr. Corbin: No such intent. No need and evolution in that direction either?

Mr. Lovink: Not to my knowledge, Mr. Chairman.

Mr. Corbin: Thank you. Okay.

Now, on paragraph 53:

[Traduction]

M. Corbin: Oui, notamment.

M. Lovink: Nous ne croyons pas que ce soit souhaitable, monsieur le président. En réalité, ce sont les transporteurs eux-mêmes qui imposent les principales restrictions aux tarifs à rabais dans la plupart des cas volontairement afin de s'assurer que la clientèle pour laquelle ils réservent beaucoup d'espace, c'est-à-dire la clientèle qui doit voyager sans préavis, qui doit changer ses plans de voyages à brève échéance, que cette partie de la clientèle paie un tarif adéquat pour défrayer le coût relativement plus élevé des services qu'on lui assure. Si vous voulez y arriver, vous devez vous assurer que ceux qui n'ont pas besoin d'un service de ce genre ne voyagent qu'à des tarifs assujettis à certaines restrictions de façon à ce qu'il soit impossible pour le voyageur d'affaires si vous voulez de se prévaloir de ces tarifs à rabais. Les restrictions qui s'appliquent à de nombreux tarifs à rabais se justifient donc sur le plan économique.

M. Corbin: Très bien. Je vais passer à autre chose.

Le président: Auparavant, monsieur Corbin, puis-je poser une question supplémentaire? Avant de pouvoir augmenter leurs tarifs, les transporteurs nationaux doivent obtenir l'autorisation de la CCT. Croyez-vous que ce soit une bonne idée d'abolir la nécessité de se présenter devant la CCT pour augmenter la structure tarifaire, je ne parle pas des tarifs nolisés; je parle du tarif régulier, ou croyez-vous qu'on doive maintenir cette nécessité?

M. Lovink: Je crois qu'il ne faut rien changer, monsieur le président, aussi longtemps que les transporteurs détiennent un certain nombre de monopoles, aussi longtemps que la concurrence n'est pas entièrement ouverte et libre, aussi longtemps que les gens ne peuvent pas prendre l'avion au moment... Aussi longtemps que les transporteurs aériens ne peuvent desservir certaines lignes selon leur bon plaisir, je crois qu'il est nécessaire de protéger le public, de s'assurer que les augmentations de tarifs que les transporteurs veulent imposer soient justes et raisonnables.

Je ne crois pas qu'il soit sensé d'éliminer le système de contrôle des tarifs jusqu'à ce que l'on démembre tout le système de réglementation.

Le président: Je suis d'accord. Merci.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Tentez-vous dans cette politique renforcée de promouvoir un seul transporteur régional dans le Nord ou cette option est-elle toujours ouverte?

M. Lovink: Cette intention n'existe pas, monsieur le président.

M. Corbin: Cette intention n'existe pas. Il n'y a aucun besoin ni évolution en ce sens non plus?

M. Lovink: Pas à ma connaissance, monsieur le président.

M. Corbin: Merci. Très bien.

Au paragraphe 53:

[Text]

J'ai remarqué que vous parliez, en français, de situations souhaitables; vous disiez par exemple que les transporteurs nationaux et régionaux devraient collaborer avec les transporteurs locaux en passant des accords interliges ou inter-compagnies, et que si le transporteur local le demande, des services techniques et au sol de même que des services généraux devraient être fournis. A la fin du paragraphe, vous dites également que les transporteurs nationaux et régionaux seraient également incités à collaborer avec les transporteurs locaux en concluant des ententes de cette sorte.

• 1720

Il n'y a aucune force coercitive. Ce sont des recommandations qui me semblent quand même sérieuses. Mais de quelle façon pensez-vous pouvoir mettre en oeuvre ce genre d'incitation aussi efficacement? Il n'y a pas de cadre réglementaire qui obligerait les transporteurs nationaux et régionaux à mettre en commun leurs services techniques, services au sol et autres. Il est regrettable de le dire et d'être obligé de citer encore l'exemple de la mise en commun de certains services du CN et du CP pour le compte de VIA Rail. Cela a coûté les yeux de la tête à VIA Rail pour rendre son système tout à fait non rentable, même avec l'appui des décisions gouvernementales qui ont suivi. Comment pensez-vous pouvoir mettre cette mesure en pratique s'il n'y a pas une bonne réglementation et, enfin, plus que des vœux pieux, un cadre réglementaire coercitif? Et qui va l'appliquer? Le ministère des Transports? La Commission canadienne des transports? Par décret? Comment voyez-vous la mise en oeuvre?

Mr. Lovink: It is a very good question, Mr. Chairman. Really, the non-coerciveness, if you like, of course is in part a function of the lack of any authority to coerce people to do things like this. I think there would be other reasons why it might be unattractive to force people to co-operate. That does not seem to me to be a very profitable way of going about things.

I think the intent here is that, it being proposed that the government should declare itself in support of this notion, if a local carrier finds itself frustrated by a refusal of a regional or a national carrier to co-operate and finds itself hampered in its ability to serve the public by that refusal, this would give such a carrier a clear sign that if they were to write to the minister the minister would take an interest in this matter and would pursue the matter on behalf of the local carrier with the regional or national carrier concerned. It would not be in a position to require those other carriers to do anything about it, but I think if the minister took an interest in the matter it might produce some results that might otherwise be lacking.

Mr. Corbin: Okay, that is a fair answer. I will accept that, but I do not know about the final result, nevertheless.

Now in paragraph 41 you refer to exceptional circumstances where nationals would be able to operate small airplanes, but,

[Translation]

... in French, I noticed that you speak of desirable situations, for instance that national and regional carriers should co-operate with local carriers by signing inter-route or inter-company agreements and that at the request of the local carrier, technical ground and general services be provided. At the end of the paragraph you also say that national and regional carriers would also be encouraged to co-operate with local carriers by signing such agreements.

There is no obligation, these are recommendations that do seem serious, but how do you think you will be able to apply that kind of incentive so effectively? There is no framework that would oblige national and regional carriers to accept a pool of technical services, ground services et cetera, because though it is unfortunate to quote this example which makes it more obvious, you saw what happened to the pooling of certain services for VIA Rail by CN and CP; the result of all that is that the bill for VIA Rail was extremely high so that given the government decisions that followed, Via is not profitable. In this case how do you think that you will set up this scheme if, so to speak, there is not any well-thought regulation and not wishful thinking but a framework agreement that would bind the parties, and who is going to see that it is respected, is it going to be the Department of Transport, the Commission, is it going to be by ministerial decision? How do you see all that being there?

M. Lovink: C'est une très bonne question monsieur le président. En fait, l'aspect non coercitif, si vous voulez, provient en partie de l'absence de toute autorité susceptible d'obliger les gens à faire ce genre de chose. Je crois qu'il y a également d'autres raisons pour lesquelles il ne serait pas souhaitable de contraindre les gens à collaborer. Il ne me semble pas que ce soit une façon très rentable de faire les choses.

Je crois que dans ce cas-ci, il est proposé que le gouvernement devrait dire qu'il appuie cette idée—et si un transporteur local est mécontent face au refus d'un transporteur national ou régional de collaborer et considère qu'on ne lui permet pas de servir le public comme il le voudrait, il faudrait que l'on signifie de façon précise à ce transporteur que s'il décidait d'écrire au ministre, le ministre s'intéresserait à la question et y donnerait suite au nom du transporteur local en demandant des comptes aux transporteurs régionaux ou nationaux en cause. Toutefois il ne pourrait pas demander à ces transporteurs de faire quoi que ce soit mais je crois que si le ministre décidait de s'intéresser à la question cela pourrait donner des résultats qui autrement n'existeraient pas.

M. Corbin: C'est une bonne réponse. Je l'accepte mais je ne suis pas sûr du tout quant au résultat final.

Au paragraphe 41 vous parlez de circonstances exceptionnelles où les transporteurs nationaux pourraient exploiter de

[Texte]

of course, not in the north. What would be these exceptional circumstances? When and where, if I may ask?

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Well I hate to speculate on this possibility.

Mr. Corbin: Well why would you put that in there?

Mr. Lovink: Why put it in there? It is because it seems desirable in principle to have the policy contain enough opportunities for exceptional circumstances, to have it contain some opportunity for exceptions from the rule, if you like. To have a hard and fast rule that says that nationals shall not under any circumstances operate any aircraft other than Group F and higher, it seems to create the possibility that in some circumstances you might be denying the public an opportunity for service which would be entirely economic and sensible.

I could speculate on the type of things that they might want to propose to the CTC, and I would be putting words in their mouth, if you like—

Mr. Corbin: Say you are off the record, so to speak.

Mr. Lovink: We have heard and you have heard of the possibility that at one time Canadair was thinking of producing an extended or an enlarged Challenger which they thought might be useful for service on long thin routes, let us say, Calgary to St. John's, Newfoundland. They might become in future two oil centres.

Mr. Corbin: It could well be.

Mr. Lovink: The executives of those companies might welcome that kind of service, or conceivably Air Canada or CP Air might be interested in applying for that. If they were to do that it would be up to the CTC to decide whether there was a good base for it.

Mr. Corbin: Okay, having said that it seems to me that again you are protecting the nationals from any eventuality. They have an open door to all opportunities. At the other end of the spectrum you limit entrepreneurship from the locals who, you know, will burn their asses off developing routes, developing types of service. But when they get to a certain point you just lay the guillotine down on them: My friend, you are not going any further. It seems to me that it is illogic as a matter of principle to take this kind of an approach: everything for the big ones but highly restricted for the small ones. Maybe I still have not caught on to your approach, but that is what I am trying to get at; this is why I have put my questions this way.

• 1725

Mr. Lovink: In this particular context of equipment limitations, I would point out that the policy proposal reads for the local carriers in exactly the same way; that, in exceptional circumstances, it would approve a decision by the CTC to grant such carriers the right to operate jet equipment. Now,

[Traduction]

petits avions mais bien entendu pas dans le Nord. Quelles seraient ces circonstances exceptionnelles? Quand et où?

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Je ne veux pas du tout spéculer à ce sujet.

M. Corbin: Et pourquoi en avez-vous parlé dans le paragraphe?

M. Lovink: Pourquoi? Parce que, apparemment, il est souhaitable en principe qu'une politique contienne suffisamment de dispositions pour prévoir les circonstances exceptionnelles, pour qu'elle comporte certaines exceptions aux règles, si vous voulez. Avoir une règle immuable qui dit que les transporteurs nationaux en aucune circonstance ne pourront exploiter des avions autres que ceux du groupe F et supérieurs, revient, me semble-t-il, à créer la possibilité que dans certaines circonstances, on puisse refuser au public la prestation de certains services qui seraient complètement rentables et raisonnables.

Je pourrais spéculer sur le genre de propositions à faire à la Commission canadienne des transports et mettre des mots dans leur bouche, si vous me passez l'expression—

M. Corbin: Précisez que vous ne faites pas une déclaration officielle.

M. Lovink: On nous a parlé de la possibilité qu'à une certaine époque Canadair pensait à fabriquer une version allongée et agrandie de son avion Challenger qui, d'après la compagnie, aurait été utile pour la desserte de lignes plus longues disons comme de Calgary à St-Jean de Terre Neuve. En effet ces deux villes pourraient bien devenir 2 centres pétroliers à l'avenir.

M. Corbin: C'est exact.

M. Lovink: On peut également comprendre qu'Air Canada et CP souhaitent également assurer la desserte de ces villes. S'ils le faisaient, il reviendrait à la Commission canadienne des transports de décider si l'opération serait viable.

M. Corbin: D'accord, cela dit il me semble que ce faisant vous protégez les compagnies nationales. En effet la porte leur est ouverte pour toutes les possibilités. D'un autre côté, vous limitez le désir d'expansion des compagnies aériennes locales qui comme vous le savez vont tout faire pour essayer d'obtenir le droit de desservir d'autres lignes aériennes. D'autre part, vous freinez l'esprit d'entreprise de transporteurs locaux qui font un gros effort pour assurer de nouvelles liaisons et offrir différents types de service. Or, quand il arrive à un certain niveau, on les arrête. C'est à mon sens une approche illogique que d'accorder tout aux grosses compagnies et très peu aux petites. C'est la raison pour laquelle je vous ai posé cette question.

M. Lovink: En ce qui concerne les restrictions en matière d'équipement, je vous ferais remarquer que les propositions destinées aux transporteurs locaux sont libellées de façon identiques, c'est-à-dire qu'en cas de circonstances exceptionnelles, la décision de la Commission canadienne des transports

[Text]

that seems to me the converse of what we are talking about in respect to the nationals.

Mr. Corbin: Yes, but one does not have the weight of the other to push the thing forward.

Mr. Lovink: No, but if we are talking about comparative opportunities, to allow a local carrier the exceptional possibility of operating jets is a lot more meaningful than to allow the national carriers the exceptional opportunity of operating a small aircraft.

Now, as far as the regional air carriers are concerned, there is no equipment restriction on them at all, except inasmuch as they are required to justify to the CTC that the equipment they propose to acquire makes sense in terms of what they are proposing to do; that it is not inherently designed to serve very long-haul markets which may be within their long term expansion goals but would be inconsistent with the policy.

The Chairman: Thank you, Mr. Lovink. Thank you, Mr. Corbin. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I appreciate that, but I am following my friend.

Mr. Corbin, just from that point which comes really to the difficulty that is growing with me, as we take this thing at face value and start to wade through it; really, that is a couple of phrases you have used, Mr. Lovink, about the opportunity for carriers to grow. I refer to your answer to Mr. Mayer about the opportunity for regional carriers to grow and, now, Mr. Corbin asked about this bias, almost, or discrimination, in favour of the national. You came back and said the equipment could be granted conversely for the locals, but they still are limited by the 800-mile rule, are they not? That is the thing that is bothering me.

In effect, I would like clarification as to what you really think in terms of today, 1982, with the two national carriers and Air Canada being the dominant carrier, and with some of the bias—and I say bias, which I guess is a fair word about what was illustrated in this last example of questions—in favour of the national carriers. You have a declining market, or you do not have a growing market as you said in your evidence yesterday that the market will likely grow much less rapidly in the future than it did in the sixties, and that there will not be any rapid growth and that “it will only be at the expense of no growth or decline in others”.

Now we may have a fundamental philosophical difference there; we are not quite between Mr. Benjamin and some people. It is really anything in terms of policy in my mind which is going to be restrictive; you say direct, but do not call it freeze. But, in effect, it is going to affect growth in a declining market or not a stagnant market anyway and, yet, has a built-in bias for the national carriers. I am concerned that you are being overly optimistic or naive to think that the regional carriers and local carriers are really going to grow. And if they are not, they are just going to atrophy and have

[Translation]

d'autoriser ces transporteurs locaux à utiliser les avions à réaction serait approuvée. C'est à mon avis l'opposé des règlements s'appliquant aux transporteurs nationaux.

M. Corbin: Oui, mais les petits transporteurs n'ont pas suffisamment d'influence pour obtenir gain de cause.

M. Lovink: Peut-être mais parlant de chances relatives, il est bien plus important de permettre à un transporteur local d'utiliser à titre exceptionnel, des appareils à réaction que de permettre aux transporteurs nationaux d'utiliser à titre également exceptionnel des petits appareils.

Les transporteurs régionaux ne sont assujettis à aucune restriction en matière d'équipement, sauf qu'ils sont tenus de prouver à la CCT que l'équipement qu'ils comptent acheter est conforme à leur objectif et qu'il ne va pas éventuellement servir à assurer des liaisons sur des longues distances, conformément à leur propre programme d'expansion mais contrairement au contenu du programme d'orientation.

Le président: Je remercie MM. Lovink et Corbin. La parole est à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci beaucoup.

J'éprouve de plus en plus de difficulté à y voir clair dans toute cette affaire. M. Lovink vient d'évoquer la possibilité pour les compagnies d'aviation de prendre de l'expansion. En réponse à une question posée par M. Mayer, M. Lovink a parlé de la possibilité pour les transporteurs régionaux de prendre de l'expansion. Or, M. Corbin soulevait la question du traitement de faveur dont les transporteurs nationaux feraient l'objet. M. Lovink a rétorqué que les transporteurs nationaux pourraient également se voir autoriser à utiliser cet équipement, ce qui n'empêche qu'ils sont tenus de respecter la règle des 800 milles. C'est ce que je n'arrive pas à comprendre.

Je voudrais savoir ce que vous pensez réellement de la situation telle qu'elle se présente actuellement: nous avons deux transporteurs nationaux, Air Canada est sans aucun doute le principal des deux, ces deux transporteurs nationaux jouissant très certainement d'un préjugé favorable, ainsi qu'en témoignent de nombreux exemples. Ainsi que vous l'avez fait remarquer hier, le marché est en régression et si reprise il y a, la croissance ne sera certainement pas aussi rapide qu'elle le fut au cours des années 60.

Nous ne sommes sans doute pas d'accord sur les principes même si je ne partage pas les vues de M. Benjamin. A mon sens, cette politique sera restrictive même si vous n'utilisez pas le mot de blocage. Cette politique aura pour effet de freiner la croissance dans un marché déjà en régression tout en favorisant les transporteurs nationaux. Je trouve que c'est faire preuve d'optimisme ou de naïveté que de prétendre que les transporteurs régionaux et locaux vont prendre de l'expansion. Si vos prévisions s'avèrent fausses, les transporteurs régionaux et locaux vont dépérir petit à petit et finiront par être repris par un des deux transporteurs nationaux.

[Texte]

arterial sclerosis and/or slowly fall off and be picked up by one of the two national carriers.

That was my first question, but I want to refer specifically to the white paper on this whole question of growth and/or the role of the federal government and to where in paragraph 39.3) you say:

The role of the federal government in helping to provide air services. It was assumed that the government would continue to rely primarily on the market . . .

Yet we have agreed, although it may be a question of quality, as to how restrictive the market is by this policy. It certainly is affected by the policy and I would say it is restricted by the policy.

• 1730

Air services are going to be provided by the government, primarily on the market, and on private initiative to provide air services. Well, you know this better than I, Mr. Lovink, but to me the very fact and question of private initiative now is a real concern or should be a real concern in formulation of policy because, other than a couple of specific route applications, where is the growth in—in your words—“private initiative”?

Looking first at Air Canada, which is the dominant carrier, that certainly dominates the market. You have in Ontario, Air Ontario. You have Air Canada taking over Nordair. You have PWA in Alberta. Saskatchewan is thinking of buying Norcanair. Quebec is into Quebecair and you have provincial governments coming more and more into their provincial airlines.

This is the dilemma that is confronting me in the growth of the industry. I think it is retracting now because of a lot of conditions, and this policy may accelerate that retraction so that you end up with one of your two big companies, either Air Canada or CP Air. Perhaps we are going through in air what they went through in the railways away, away back when all the little railway companies went belly-up and we had to have CN and CP.

My question regarding Paragraph 39.3 is: you say that growth is going to be dependent on the market—and yet you are affecting the market by restriction—and on private initiative. I am suggesting to you that private initiative already is showing arterial sclerosis and is really being substituted for by government, either federal through Air Canada and Nordair or provincial governments through PWA and things like that.

The Chairman: Mr. Lovink.

Mr. Lovink: Mr. Chairman, the paragraph Mr. Nowlan refers to, paragraph 39.3), is really addressed to the question of subsidies. It is an attempt to explain why there are no subsidies envisaged under this policy.

[Traduction]

Je voudrais citer le paragraphe 39.(3) du Livre blanc relativement à la croissance et au rôle du gouvernement fédéral:

Le rôle du gouvernement fédéral dans l'aide à fournir aux services aériens. On présume que le gouvernement continuerait à compter principalement sur le marché . . .

Or, nous semblons tous d'accord pour dire que le marché sera régi par une politique extrêmement restrictive. Il ne fait aucun doute en effet que cette politique aurait un effet restrictif sur le marché.

Le gouvernement fera appel au marché ou à l'initiative privée pour assurer les transports aériens. Or, vous savez tout aussi bien que moi, M. Lovink, que l'initiative privée n'a plus grand chose à voir dans cette affaire, sauf peut-être lorsqu'il s'agit de demander l'autorisation pour exploiter telle ou telle liaison aérienne.

Il ne fait aucun doute que c'est Air Canada qui domine leur marché et de loin. En Ontario, on a la compagnie Air Ontario. Air Canada a repris Nordair. En Alberta il y a la PWA. La Saskatchewan pense à acheter la compagnie Norcanair. Le gouvernement du Québec est un actionnaire de Québecair et un nombre croissant de gouvernements provinciaux prennent des participations dans les compagnies aériennes provinciales.

La régression que l'on a constatée dans les transports aériens est due à différents facteurs; mais la politique que vous proposez risque d'accélérer cette évolution si bien qu'un jour on se retrouvera avec un seul des deux grands, soit Air Canada, soit CP Air. Ce qui est arrivé il y a longtemps déjà dans le domaine des transports ferroviaires lorsque la plupart des petites compagnies ont fait faillite et ont été reprises soit par le CN, soit par le CP, risque donc de se reproduire dans le secteur des transports aériens.

Donc, en ce qui concerne le paragraphe 39.3, vous prétendez que la croissance dépendrait des conditions du marché et de l'initiative privée, alors que vous allez justement influencer le marché par le biais de cette politique restrictive. Or, je prétends, moi, que l'initiative privée souffre d'artériosclérose et que de plus en plus souvent, les gouvernements se substituent à elle, qu'il s'agisse du gouvernement fédéral par le truchement d'Air Canada ou de Nordair ou des gouvernements provinciaux par l'intermédiaire de la PWA et d'autres.

Le président: Monsieur Lovink.

M. Lovink: Le paragraphe 39.3 invoqué par M. Nowlan explique pourquoi des subventions n'ont pas été prévues au titre de ce programme.

[Text]

Basically, the idea is that, if an air carrier cannot find it financially justified without any direct subsidy to provide a service, then probably that service should not be provided. That is the basic concept underlying that particular paragraph.

Now, on the other points you raise: does the policy allow the regionals enough room to grow? does it allow the locals enough room to grow? As you pointed out, that depends in part on the amount of traffic growth we actually get in this country. I think there will be a certain amount of traffic growth, yes. All our predictions are in that direction. It is not as though the traffic in this country is diminishing over time. We expect it to continue growing. So there will be growth, yes, for other people.

But how that growth would be divided among the various carriers As I tried to suggest yesterday, there is an option here that you are invited to consider by the minister of saying let us not have any roles. Let us not put any restrictions like this on any carrier. Let them all just go to the CTC and make an application. But my problem and, I guess, the department's problem with that is that, if you do that, somebody is going to be making a policy and it is going to be the CTC. There is going to be a policy. The CTC cannot decide everything ad hoc so, ultimately, the CTC will then decide what Nordair should be doing and what EPA should be doing and so on. Somebody is going to decide that in order to decide who should get what licence application, as long as you continue regulating the industry.

So it seems to me the question is: Should there be any roles and, if so, which roles? This 800-mile restriction is there; it is suggested as a reasonable one. It is something that people could probably live with, but if the air carriers who come here tell you that is all wrong and it should be something else, well, I am sure the minister would be delighted to hear an alternative way of doing it. This is just one way in which it could be done, but it is predicated on the notion that you do need roles and you do need a government statement on it because, if you do not have a government statement on it, number one, the CTC is going to be making all the policy decisions and, number two, people will not accept those policy decisions; they will appeal many of those decisions to the cabinet and the government in any case. So you need a government policy, ultimately, anyway.

Mr. Nowlan: And you are always going to have a lot of appeal, ultimately, anyway, I would envision, the same as you have in the CRTC and other government regulatory bodies.

My last question—and time is of the essence now. The witness may be able to answer very quickly, but perhaps it is more statistical and we could get it later.

• 1735

Mr. Lovink, Mr. Benjamin touched upon another topic; that of subsidization. If it is a long-winded answer perhaps I am trespassing, but can you tell me or this committee, internally, domestically, where the cross-subsidization occurs now? Is it between the domestic and the international routes of our

[Translation]

A part du principe que si une compagnie d'avion trouve que telle ou telle liaison aérienne n'est pas rentable sans subvention directe, cela prouve que cette liaison ne devrait probablement pas être assurée. Voilà l'essentiel de ce paragraphe.

En ce qui concerne la question de savoir si cette politique permettra aux compagnies régionales et locales de prendre de l'expansion, tout dépend de la croissance future du trafic aérien. D'après nos prévisions, il devrait y avoir une certaine croissance car rien ne semble indiquer le contraire.

Le tout est de savoir comment cette croissance sera répartie entre les différentes compagnies. Il y a bien entendu la possibilité, comme le ministre l'a suggéré, de ne pas imposer de restriction du tout. Toutes les compagnies d'aviation seraient libres de soumettre des demandes à la Commission canadienne des transports. Or, si on procède de la sorte, ce serait la Commission canadienne des transports qui serait obligée de fixer certaines règles, car elle ne pourrait pas se borner à prendre des décisions en fonction de chaque cas particulier. Elle serait donc bien obligée de décider quelles liaisons seraient assurées par Nordair et lesquelles par l'EPA. De là que les transports aériens soient réglementés, il faut bien que quelqu'un prenne ces décisions.

La question est donc de savoir s'il faut fixer les champs d'action et dans l'affirmative, dans quelle limite? On a prévu une restriction de 800 milles qui, d'après certains, paraît raisonnable. Je pense que c'est une solution acceptable mais si certaines compagnies d'aviation sont de l'avis contraire, elles peuvent exposer leur point de vue et je suis sûr que le ministre examinera avec soin toutes les solutions qui lui seront soumises. Donc, ce système est basé sur le principe que les champs d'action doivent être déterminés en fonction des principes établis par le gouvernement, sans quoi les grandes orientations seraient prises par la CCT, orientations qui ne seraient pas acceptées par les intéressés qui s'empresseraient d'en faire appel devant le cabinet et le gouvernement, qui sera ainsi en fin de compte de toute façon obligé de fixer les grandes orientations.

M. Nowlan: Quoique l'on fasse il y aura des appels, comme c'est le cas notamment pour le CRTC et d'autres instances chargées de la réglementation.

J'en arrive à ma dernière question. Si le témoin ne peut pas me répondre en quelques mots, on pourra me remettre la réponse plus tard s'il s'agit essentiellement de chiffres.

M. Benjamin a soulevé la question des subventions et de l'interfinancement. Pourriez-vous nous expliquer comment ces subventions sont réparties? Sont-elles attribuées en fonction des liaisons nationales et internationales ou en fonction des liaisons à faible et haute densité de trafic?

[Texte]

carriers or is it within Canada between low-density routes and higher volume routes?

The Chairman: Mr. Lovink may be able to answer and he may not. It may be more appropriate for the CTC, but he is certainly free to have a shot at it.

Mr. Lovink: No, I do not think that is something that is particularly within the area of the CTC. This is something that we are centrally concerned with. It is something that unfortunately I could not treat in two minutes because it is an extremely complicated economic question. What do you mean by cross-subsidization in the first place; but I do not have time to go into it. You did not invite me to, so I will just have to give a capsule comment. That is, at the moment the CTC has very poor data on this mainly because of the problem of properly allocating revenues between different types of routes. That is among the most difficult problems. Cost allocation is difficult, but not as difficult. Revenue allocation is extremely difficult in the absence of really good data on that. We do not have really good data on that; we do not have a really good handle on it either. With the data that we have to date it appears to us that there is not a great deal of cross-subsidization between domestic and international, contrary to what some friends of ours in the government maintain. Also it appears that there is a certain amount of cross-subsidization domestically, but to give a refined discussion of that I really need more time than I have.

Mr. Nowlan: All right. I appreciate that and it is late. Perhaps, Mr. Chairman, as we said before we had this extraordinary meeting that was crammed in between Tuesday and Thursday, somewhere away down the road we might have the opportunity, as the evidences come in from the various witnesses, to have Mr. Lovink back again. It is just a closing thought. You did anticipate my final question, and you appreciate that the answer to that question is very fundamental in a domestic route policy.

Mr. Lovink: Absolutely.

Mr. Nowlan: Just a very short supplementary. Have you or the CRTC had problems from the airlines in getting that information, to your knowledge, or is it just because there is no uniformity in what you are getting?

Mr. Lovink: It is partly that. It is not a matter of noncooperation; it is a matter of how they collect the data and what they need the data for and so on.

Mr. Nowlan: Okay, thank you.

The Chairman: Perhaps when the minister appears before the committee he will want to have Mr. Lovink with him anyway; and if not, there is always a possibility of arranging a supplementary meeting.

Madame Côté, s'il vous plaît. Dix minutes.

Mme Côté: Dix minutes? Merci, monsieur le président.

Monsieur Lovink, entre le document de travail et les propositions faites dans le document de travail actuel, qui appa-rais-

[Traduction]

Le président: Je ne sais pas si M. Lovink est à même de répondre à cette question. Il aurait peut-être fallu adresser cette question à la CCT.

M. Lovink: Non, ce n'est pas de la CCT mais justement de nous que relève cette question. Malheureusement il s'agit d'une question économique extrêmement complexe à laquelle il m'est impossible de répondre en deux mots. Je ne sais même pas ce que vous entendez au juste par interfinancement. Tout ce que je puis vous dire pour l'instant, c'est que la CCT n'a que fort peu de données sur cette question en raison de la difficulté extrême à répartir les recettes provenant des différentes liaisons aériennes. C'est un problème extrêmement difficile. La répartition des coûts n'est guère facile non plus mais pas aussi difficile que ça. La répartition des recettes est extrêmement difficile en l'absence de données fiables que nous n'avons malheureusement pas. D'après les données à notre disposition, et contrairement à ce que certains de nos amis au gouvernement prétendent, il est faux de parler d'interfinancement entre les différentes liaisons nationales et internationales. Ce serait plus juste en ce qui concerne les liaisons nationales, mais je ne pourrais pas vous en parler plus en détail pour le moment.

M. Nowlan: D'accord et d'ailleurs il se fait tard. Une réunion extraordinaire a déjà été prévue entre mardi et jeudi. Peut-être pourrions-nous faire revenir M. Lovink lorsque nous aurons entendu d'autres témoins. Quoi qu'il en soit la réponse à ma dernière question est très importante pour tout ce qui concerne les liaisons aériennes nationales.

M. Lovink: Certainement.

M. Nowlan: Encore une brève question supplémentaire. Vous-même ou la CCT avez-vous eu du mal à obtenir ces données des compagnies d'aviation ou bien y a-t-il manque de cohérence dans les données recueillies?

M. Lovink: Ce n'est pas que les compagnies d'aviation refusent de coopérer; c'est plutôt une question de forme, c'est-à-dire comment elles s'y prennent pour recueillir ces données et à quoi elles leur servent.

M. Nowlan: Merci.

Le président: M. Lovink pourra peut-être revenir lorsque le ministre comparaitra devant le comité. Sinon on pourra prévoir une réunion supplémentaire.

Madam Côté, you have 10 minutes.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

When I look at this working document and the very strict regulations it contains, not to speak of a straight-jacket as they

[Text]

sent comme des règles assez strictes—et pour certains transporteurs, je dirais même qu'il s'agit d'une camisole de force—où est le libéralisme proposé hier par le Conseil économique du Canada concernant la déréglementation? Où pourrait-on trouver un juste milieu? D'abord, je voudrais savoir ce que vous pensez du document du Conseil économique du Canada et de ses allusions à la déréglementation américaine.

Mr. Lovink: Well, this is a very large question and I would be delighted to comment on it.

In general I guess it is our opinion that the views of the Department of Consumer and Corporate Affairs and the recommendations of the Economic Council are rather unrealistic. If you were to take these opinions at face value, what you are really hearing is the proposition that deregulation would lead to a great number of important benefits. That great number of important benefits would have some small disbenefits, and those small disbenefits could easily be overcome by means of subsidies or something of that kind. Our opinion, and I think that opinion is substantiated in the study we have done, which has been made available to the committee, I believe, shows that there is good reason for believing that deregulation of the kind that the United States has adopted would, sure, have a certain number of benefits. I think there is no question about that. But to suggest that it would only have benefits would be highly misleading, in my opinion, and I can give you reasons why I believe this. It would also have significant disbenefits.

• 1740

The Department of Transport's view on this is that it is inappropriate for officials, certainly, to decide that the disbenefits are unimportant. The disbenefits are the trade-off between the benefits and disbenefits of deregulation, and it has to be made politically, it has to be made at the political level, not at the official level. We can offer some advice as to what the probable consequences would be of extensive deregulation in Canada, and our study offers some thoughts on that. But if it comes up with any conclusion, it is that extensive deregulation would result in a redistribution of benefits across the country. Some people would benefit, other people would lose. The question now is, if you were to take that line, do the benefits outweigh the costs? The Department of Transport has no opinion on that; the minister is likely to have an opinion on that, but I cannot offer one here.

Le président: Madame.

Mme Côté: Je suis aussi un peu de votre avis, à savoir que je ne suis pas tout à fait d'accord en ce qui concerne la déréglementation à tout prix. Mais quand votre document dit que les transporteurs aériens locaux ne pourraient pas acheter d'avions à réaction pour des trajets qu'ils auraient créés, je trouve cela un peu raide. Je me demande aussi où est permise, dans le document de travail qui nous est proposé, la saine concurrence qui devrait se jouer entre les nouveaux transporteurs. Je ne sais pas, moi, si la politique proposée actuellement permettrait une augmentation de la concurrence entre les transporteurs aériens nationaux et locaux. Je me demande à quel moment les

[Translation]

apply to certain carriers, it is a far cry from the Economic Council of Canada's proposal for deregulation. Could we not find a middle ground? What is your view concerning the statement made by the Economic Council of Canada regarding American deregulation?

M. Lovink: C'est une vaste question mais je me ferai un plaisir d'y répondre.

J'estime pour ma part que la position du ministère de la Consommation et des Corporations ainsi que les recommandations du Conseil économique du Canada ne sont pas tellement réalistes. À les en croire, la déréglementation présenterait de multiples avantages. Ils prétendent notamment que les avantages compenseraient largement les légers désavantages, lesquels seraient aisément surmontés grâce à des subventions notamment. Or d'après l'étude que nous avons effectuée et dont nous vous avons remis des exemplaires, la déréglementation telle qu'adoptée aux États-Unis présenterait effectivement certains avantages, sans aucun doute. Mais pas seulement des avantages: il y aurait également de graves inconvénients.

Le ministère des Transports est d'avis qu'il n'appartient pas aux hauts fonctionnaires d'affirmer que ces inconvénients seront mineurs. C'est aux autorités politiques et non pas aux fonctionnaires de décider quels sont les avantages et les inconvénients de la déréglementation. Notre étude signale certaines des conséquences qui risquent de découler de l'institution d'une déréglementation généralisée au Canada. Cette étude nous a mené à la conclusion qu'une déréglementation généralisée présenterait des avantages pour certains et des inconvénients pour d'autres. La question est donc de savoir si les avantages dépassent les inconvénients. Ce n'est pas au ministère des Transports de se prononcer sur pareille question mais bien au ministre.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: I am not in favour of deregulation at any cost. But when you say in your document that local carriers would not be authorized to acquire jets to operate new routes, I find that a bit thick. Your document does not make any mention of competition between the new carriers. I do not know whether this new policy is likely to promote competition between national and local carriers. Should not the local carriers be given some breathing space? Why does this policy not promote a healthy competition?

[Texte]

transporteurs locaux commencent à respirer un peu plus. Pour-quoi, finalement, la politique proposée ne viserait-elle pas essentiellement à cela, permettre une saine concurrence?

Mr. Lovink: The policy does, in fact, envisage competition between the locals and the nationals and the regionals, but with the restriction that the locals must not use large aircraft. Why this? It is because, essentially, we think it would be a good idea, from the standpoint of the development of local services, if local carriers concentrated on that particular task, if they stuck to that last. The policy, in a sense, gives everybody a last and says to each cobbler, stick to your last. It says to the local carriers: Look, your job is to provide local services; you can do that in competition with the national or regional carriers if you can provide a supplementary service. It may be that on a given route the nationals or the regionals can offer one jet frequency a day. That may not be enough, and it may be possible for a local carrier to parallel that service with a turbo prop. For instance, to give you a concrete example, we find that there is competition now between Time Air and Pacific Western between Calgary and Edmonton. They are competing head-to-head, a jet service against a turbo-prop service with DASH-7 aircraft. That is one possibility. The policy says that that kind of thing is a good idea and the local carriers should aspire to doing more of the same, rather than all attempting to grow into regional carriers, because there does not seem to be any real future in everybody's aspiring to doing the same thing.

Le président: Madame.

Mme Côté: Monsieur Lovink, je ne pense pas que la concurrence tue, au contraire. Elle devrait profiter. Je pense qu'un transporteur local pourrait devenir un transporteur régional. Mais si on s'encadre dans une politique un peu trop stricte, on... Vous savez, quand Québecair a commencé, c'était strictement un transporteur local. Les événements ont fait qu'il a grossi. Mais il n'est pas dit que les événements ne créeront pas de nouvelles situations. En ce qui concerne la protection, j'ai l'impression que vous protégez les transporteurs régionaux d'une façon peut-être un peu particulière. Je pense que les transporteurs régionaux sont essentiels, ainsi que les transporteurs régionaux, dans une bonne mesure.

• 1745

Mais est-ce que la protection que vous leur accordez ne les inciterait pas un peu à donner des services médiocres ou à un laisser-aller que, par la suite, vous auriez de la difficulté à corriger? J'ose faire référence à la Commission canadienne des transports ou à votre ministère.

Mr. Lovink: Well, you know, there are lots of routes and city-pairs in this country where the traffic is not enough to warrant the operation of jet aircraft. There is nothing wrong basically with a service that is provided with a Twin Otter, or a Beech 99, or a Convair 580, or a number of aircraft of that type that are not jets. I really do not see any reason why the locals should necessarily want to grow into a jet operation. I mean there are, in many cases, opportunities for additional local services.

[Traduction]

M. Lovink: Cette orientation envisage au contraire une concurrence entre les transporteurs locaux nationaux et régionaux, à cette réserve près que les transporteurs locaux ne seront pas autorisés à utiliser des avions gros porteurs. Et ceci parce que, à notre avis, les compagnies aériennes locales doivent s'attacher essentiellement à assurer les transports locaux. Chacun se verra donc attribuer une part du marché. Les compagnies aériennes locales devront assurer les liaisons locales et dans ces limites elles peuvent concurrencer les compagnies nationales ou régionales si elles parviennent à offrir un service supplémentaire. Si sur un parcours donné une société nationale ou régionale assure une liaison par jour en avion à réaction et si cela s'avère insuffisant, une compagnie d'aviation locale peut assurer cette liaison en avion à hélices. Ainsi Time Air et Pacific Western se font concurrence entre Calgary et Edmonton. Actuellement desservis soit par avion à réaction soit par avion turbo à hélices DASH-7. C'est donc une possibilité. Voilà donc l'objectif que les compagnies d'aviation locales devraient se fixer plutôt que d'essayer de devenir des compagnies régionales; il est inutile de s'acharner tous sur un même objectif.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: I do not think, Mr. Lovink, that competition is fatal. On the contrary, it should benefit everyone. I do think that a local carrier can become a regional carrier. When Quebecair started off, it was strictly a local carrier and then it grew. Events might lead to new situations. As far as protection is concerned, I feel that you may be over-protecting regional carriers. I feel that local carriers are just as important as regional carriers.

Is there not the danger that this over-protection will encourage them to lower the standard of services and if this happens you would have a hard time correcting the situation later on? Should I refer this to the CTC or to your department?

M. Lovink: Il existe de nombreuses liaisons aériennes au Canada dont le trafic n'est pas suffisant pour justifier l'utilisation d'avions à réaction. Les avions Twin Otter et Beech 99 ou Convair 580, sont tous aussi aptes à assurer ces liaisons. Je ne vois vraiment pourquoi les compagnies d'aviation locales devraient nécessairement utiliser des avions à réaction. De nombreuses liaisons locales pourraient être multipliées.

[Text]

Now, I must refer to the recommendation of the Air Transport Association of Canada which said that they did not like this restriction on the locals with respect to jet aircraft. The association suggested that local airlines should be allowed to acquire jets if that made sense from the standpoint of the development of their existing routes. So, if Air Ontario, for example, found that its traffic between London and Toronto and Ottawa and Sarnia was sufficient to warrant the operation of a 737, or an F-28, for example, it would be entirely reasonable for the airline to be able to move into that kind of equipment.

Now, that suggestion seems to us to actually have a fair amount of good sense to it and I think the minister would possibly be quite prepared to alter this policy proposal, for instance, in that way, and there may be other ways in which it could be altered. So, we are really looking at your suggestions of ways in which the role of the locals could be changed, from what is proposed here, in a way that would not undermine the object of the exercise, which is to define the roles.

Mme Côté: Si on en arrive jusqu'à dire que des transporteurs auraient le droit d'acheter ou de ne pas acheter tel type d'avion s'ils font la preuve qu'ils peuvent le faire, à ce moment-là, cela a des répercussions sur le pouvoir de la Commission canadienne des transports dans l'octroi des permis. A ce moment-là, vous jugez de la capacité d'un entrepreneur de pouvoir donner le service ou pas et du type d'avion qu'il peut utiliser. C'est cela, je crois, que vous voulez renforcer. En tout cas, le document de travail me semble vouloir renforcer le rôle de la Commission à ce sujet.

Mr. Lovink: That is true. It is clear that the policy leaves very substantial scope to the Canadian Transport Commission. Yesterday there were a number of suggestions to the effect that the policy was not specific enough. It should have a large number of provisions telling the CTC how it should respond to licence applications in particular circumstances. Well, that is clearly an option. You could have a policy much more clearly defined, much more extensive than this one.

The last time we tried that we had a tremendous amount of opposition from everybody concerned because they said, and quite rightly in my opinion, that this would really be too restrictive on the carriers and on the CTC. This proposed policy is an attempt to give the CTC a certain amount of guidance, yet at the same time leave the CTC quite a lot of discretion, and leave the carriers quite a lot of discretion, to make sure that people can respond adequately to the particular circumstances that vary so much across this country.

Mme Côté: Juste une dernière question.

Le président: Une dernière question, oui.

Mme Côté: Dans le cas d'une demande de permis d'exploitation d'un service aérien, les personnes qui s'opposent à la mise en place d'un nouveau service doivent-elles faire la preuve que le service n'est pas nécessaire ou pas rentable, ou que les gens qui font la demande n'ont pas les moyens d'exploiter un tel service? A qui incombe-t-il de fournir la preuve actuellement?

[Translation]

L'association des transports aériens du Canada s'était prononcée contre l'interdiction faite aux compagnies locales d'utiliser des avions à réaction. D'après l'Association, les compagnies aériennes locales devraient être autorisées à acheter des avions à réaction pour autant que ce soit rentable du point de vue des liaisons qu'elles sont censées assurer. Ainsi si Air Ontario estime que le trafic entre London, Toronto et Ottawa et Sarnia est suffisant pour justifier l'utilisation d'un 737 ou d'un F-28, il devrait être autorisé à le faire.

Cela nous paraît une proposition raisonnable et je pense que le ministre serait disposé à modifier cette politique en ce sens ou encore autrement en cas de besoin. Nous sommes donc tout à fait disposés à tenir compte de vos suggestions en ce qui concerne les compagnies d'aviation locales pour autant que le champ d'action de chacune ne soit pas modifié dans ses grandes lignes.

Mrs. Côté: If you are going to determine which carrier is entitled to buy which type of aircraft, this will have repercussions on the powers of the CTC in delivering licences. This would be tantamount to passing judgment on a carrier's capacity to deliver a service and on the type of aircraft he may use to do so. The aim of this document actually is to bolster the role of the CTC, is that not it?

M. Lovink: En effet cette politique attribue des pouvoirs très étendus à la CCT. Plusieurs personnes ont affirmé hier que cette politique n'est pas suffisamment explicite et qu'elle devrait contenir certaines dispositions stipulant comment la CCT doit réagir à telle ou telle demande de permis en fonction des circonstances. Nous pourrions bien entendu élaborer une politique beaucoup plus détaillée.

Mais lorsque nous avons essayé de le faire la dernière fois, cela a suscité un tollé de la part de tous les intéressés qui prétendaient à juste titre à mon avis que ce serait bien trop restrictif aussi bien pour la CCT que pour les compagnies d'aviation. Nous avons donc essayé en l'occurrence de fixer certaines directives à l'intention de la CCT tout en lui laissant une certaine latitude ainsi d'ailleurs qu'aux compagnies d'aviation de façon à ce que ces dernières puissent tenir compte des conditions qui varient énormément d'un coin du pays à l'autre.

Mrs. Côté: One last question.

The Chairman: Go ahead, one last question.

Mrs. Côté: When an application is made for a licence to operate an air service, do those people who are against this new operation have to prove that it would not be necessary or profitable or that the people who are making the application have not got the necessary means and equipment to operate the service? On whom does the burden of proof fall?

[*Texte*]

Mr. Lovink: Normally, people who intervene against licence applications try to show that the proposed service is detrimental to existing services and would therefore, in the overall, be detrimental to the public interest.

Now, it is, of course, incumbent on the licence applicant to show that this is not so, that he is not going to harm existing services, or existing services are in fact deficient and he would provide better services than they—whatever. He has to prove that his proposed service is in the overall public interest or, more legally defined, is consistent with public convenience and necessity. I think it is hard to say on whom the onus of proof lies. As far as I understand it, everybody has to make his case.

• 1750

Mme Côté: Très bien, ça va. Merci.

Le président: Merci, madame.

Again I wish to thank Mr. Lovink and his colleagues for coming today. There is no guarantee we will not ask you to come back again. In fact, we may do so after we have heard from some of our other witnesses because I can anticipate some questions which may arise.

Thank you very much for being here today. We have kept you rather late, but we will not call you for a little while anyway. Thank you. And my thanks to members as well.

The meeting is adjourned then until 9.30 tomorrow morning in Room 253D, when we shall have the regional carriers.

[*Traduction*]

M. Lovink: Généralement, ceux qui s'opposent à une demande de permis cherchent à prouver que la nouvelle entreprise serait préjudiciable pour les compagnies existantes et que donc elle serait contraire à l'intérêt public.

Il incombe bien entendu pour ceux qui ont soumis la demande de prouver le contraire, qu'il n'y aura pas d'effet préjudiciable ou bien que les services existants sont insuffisants et qu'ils pourraient les améliorer. Il s'agit donc de prouver que les services proposés sont conformes à l'intérêt public, ou pour utiliser le jargon juridique, sont compatibles avec la commodité et la nécessité publiques. Je pense qu'il est difficile de déterminer à qui incombe la charge de la preuve. D'après ce que je comprends, tout le monde doit faire ses preuves.

Mrs. Côté: It's all right. Thank you.

The Chairman: Thank you, Madam.

Je voudrais une fois de plus remercier M. Lovink et ses collègues d'être venus ici aujourd'hui. Rien ne nous dit que nous ne vous demanderons pas de revenir. En fait, il se peut que nous le fassions après avoir entendu nos autres témoins, car je prévois que d'autres questions se poseront.

Merci beaucoup d'être venus ici aujourd'hui. Nous vous avons gardé longtemps, mais nous ne vous rappellerons pas tout de suite. Merci encore et également merci aux membres.

La séance est levée jusqu'à 9h30 demain matin à la salle 253-D où nous entendrons les compagnies de transport aérien régional.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. J.A.A. Lovink, Director, Domestic Policy Air, Canadian Air Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. J.A.A. Lovink, directeur, Politique nationale air, Administration canadienne des Transports aériens.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 42

Thursday, February 4, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 42

Le jeudi 4 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

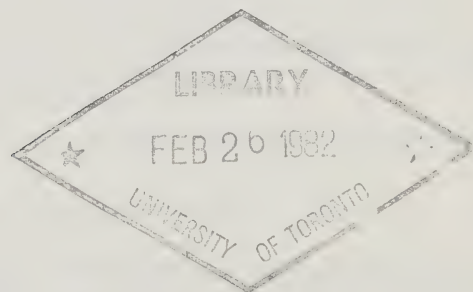
Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messrs. — Messieurs

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Deniger

Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Fisher
Massé
Mayer

McDermid
McRae
Nowlan
Scott (*Hamilton—
Wentworth*)

Shields
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 4, 1982

(70)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:42 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Maltais, Mayer, McDermid, Nowlan, Scott (*Hamilton-Wentworth*), Siddon, Skelly and Turner.

Other Members present: Mr. Corbett, Mrs. Côté and Mr. Dinsdale.

In Attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Cary Swoveland, Transportation economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation consultant and Mr. Timothy Denton, lawyer and consultant in regulatory matters.

Witnesses: From the Pacific Western Airlines Limited: Mr. Rhys R. Eyton, President and Chief Executive Officer. *From the Eastern Provincial Airlines:* Mr. William Verrier, Vice-President, Marketing and Mr. Roy Rideout, Vice-President, Administration and Planning.

The Committee resumed consideration of its Order of Refence with respect to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

Mr. Eyton from the Pacific Western Airlines Limited made a statement and answered questions.

At 11:15 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:20 o'clock a.m. the sitting resumed.

Mr. Verrier from the Eastern Provincial Airlines made a statement and, with the other witness from his airline, answered questions.

At 1:00 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(71)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Maltais, Mayer, Nowlan, Scott (*Hamilton-Wentworth*), Siddon and Skelly.

Other Member present: Mrs. Côté.

In Attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation consultant and Mr. Timothy Denton, lawyer and consultant in regulatory matters.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 FÉVRIER 1982

(70)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h 42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Maltais, Mayer, McDermid, Nowlan, Scott (*Hamilton-Wentworth*), Siddon, Skelly et Turner.

Autres députés présents: M. Corbett, M^{me} Côté et M. Dinsdale.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien, et M. Timothy Denton, avocat et conseiller en réglementation.

Témoins: De Pacific Western Airlines Limited: M. Rhys R. Eyton, président et chef de la direction. *De Eastern Provincial Airlines:* M. William Verrier, vice-président, Marketing, et M. Roy Rideout, vice-président, Administration et planification.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaire), août 1981».

M. Eyton, de la *Pacific Western Airlines Limited*, fait une déclaration et répond aux questions.

A 11h 15, le Comité suspend ses travaux.

A 11h 20, le Comité reprend ses travaux.

M. Verrier de la *Eastern Provincial Airlines*, fait une déclaration puis, avec l'autre témoin de sa société aérienne, répond aux questions.

A 13 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(71)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h 35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Fisher, Maltais, Mayer, Nowlan, Scott (*Hamilton-Wentworth*), Siddon et Skelly.

Autre député présent: M^{me} Côté.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien, et M. Timothy Denton, avocat et conseiller en réglementation.

Witness: From Nordair: Mr. Roland Lefrançois, Q.C., Chairman of the Board.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

Mr. Lefrançois from Nordair made a statement and answered questions.

At 5:55 o'clock p.m. the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this.

Témoin: De Nordair: M. Roland Lefrançois, c.r., président du conseil d'administration.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaire), août 1981».

M. Lefrançois, de Nordair, fait une déclaration et répond aux questions.

A 17h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, February 4, 1982

• 0937

The Chairman: Order, please. Good morning. We are resuming consideration of our reference relating to the domestic air carrier policy. This morning I welcome to our committee Mr. Eyton, President and Chief Executive Officer from Pacific Western Airlines. I assume that Mr. Eyton is appearing by himself. It is nice to see such confidence. We welcome you to the committee, Mr. Eyton, and we hope that you will have a full opportunity to express your point of view. Do you have an opening statement to make, sir? Or do you prefer to go directly to questioning?

Mr. Rhys R. Eyton (President and Chief Executive Officer, Pacific Western Airlines Limited): Mr. Chairman, members of the committee, I do have a few opening comments I would like to make before getting into comments on the policy.

I would like to say that I am pleased to have the opportunity to appear before you and to make some observations from the Pacific Western standpoint on the proposed domestic air policy.

Without going into a lot of detail, I did send to each of you a number of documents, one entitled *Pacific Western Airlines*, which set out briefly the history of the company. I believe I also forwarded to each of you a copy of my letter commenting on the domestic policy, addressed to the Honourable Jean-Luc Pepin; that letter dated November 13. I understand that latter document was translated into French, and I would like to thank the clerk of the committee for the assistance in that regard.

• 0940

Mr. Chairman, I had also forwarded to each of you a study from the University of Calgary entitled *The Administrative and Regulatory Environment of Air Carriers in Canada: Problems and Prospects*. It is a study we had a hand in, with a grant-in-aid, but with no restrictions on the outcome. We felt the document would be particularly useful here today.

If I may, I would like just to touch on a few points that were raised in the documents I have referred to. To begin with, Pacific Western Airlines was a company formed in 1946 to serve mining and logging operations in British Columbia. The company has grown slowly to the point today where it serves 51 communities with a fleet of 26 Boeing 737 aircraft. The communities we serve, the 51 communities, vary in size from the small northern communities to the larger centres of Vancouver, Edmonton, Calgary, Regina, Winnipeg and Toronto. As a point of interest, I think it is worth while noting that Pacific Western serves more communities in Canada than Air Canada and CP combined. We are proud, without dwelling at

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 4 février 1982

Le président: A l'ordre, je vous prie. Bonjour. Nous reprenons l'étude de notre mandat relatif à la politique en matière de transports aériens intérieurs. Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin M. Eyton, qui est président-directeur général de la Pacific Western Airlines. D'après ce que je vois, M. Eyton comparait tout seul; une telle confiance est en vérité remarquable. Nous vous souhaitons la bienvenue, monsieur Eyton, et nous espérons que vous aurez tout le loisir d'exprimer vos opinions. Auriez-vous une déclaration préliminaire à nous faire, monsieur, ou préférez-vous que nous passions immédiatement aux questions?

M. Rhys R. Eyton (président-directeur général, Pacific Western Airlines Limited): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, j'aurais, en guise d'introduction, quelques observations à faire avant de commenter plus directement la politique proprement dite.

Je suis très heureux de cette occasion qui m'est donnée de comparaître devant vous et de vous présenter le point de vue de la Pacific Western Airlines à propos du projet de politique en matière de transports aériens intérieurs.

Sans trop entrer dans les détails, je vous avais fait parvenir une série de documents, dont l'un, intitulé: «Pacific Western Airlines», exposait dans les grandes lignes l'historique de notre compagnie. Je crois également vous avoir transmis à chacun une copie de la lettre que j'avais envoyée le 13 novembre à l'honorable Jean-Luc Pepin, en réponse à l'énoncé de politique sur les transports aériens intérieurs. Ce document a, je crois, été traduit en français, et j'aimerais remercier votre greffier de l'aide qu'elle m'a apportée à ce sujet.

Monsieur le président, je vous ai également fait tenir copie d'une étude effectuée par l'Université de Calgary et intitulée: *The Administrative and Regulatory Environment of Air Carriers in Canada: Problems and Prospects*. Il s'agit d'une étude à laquelle nous avons participé dans le cadre d'une subvention inconditionnelle. Nous avons pensé que ce document serait particulièrement utile aujourd'hui.

Si vous le permettez, j'aimerais aborder quelques-uns des éléments développés dans les documents que je viens d'évoquer. En premier lieu, la Pacific Western Airlines fut créée en 1946 pour desservir les exploitations minières et forestières de la Colombie-Britannique. Notre compagnie a évolué lentement et, au jour d'aujourd'hui, elle dessert 51 agglomérations, grâce à sa flotte 26 Boeings 737. Les agglomérations en question sont d'importance variable, depuis les petits villages du Nord jusqu'aux grands centres que sont Vancouver, Edmonton, Calgary, Regina, Winnipeg et Toronto. Chose intéressante, le fait que la Pacific Western dessert au Canada davantage d'agglomérations qu'Air Canada et CP Air combinées mérite d'être

[Text]

length on the service levels, of the level of service we are able to give to a number of the northern communities particularly, in our region, and of course in the southern, in many cases, service competitive with that of the trunk carriers.

About the policy itself, we believe the air policy that has to be put in place is one that is responsive to the needs of the country, and in our case to the future demands of western Canada, and the policy should not impede our ability to provide service to the western Canadian communities currently within our network. We have great concerns at Pacific Western that the proposed policy is too restrictive. Basically, in our view, it is a statement of the status quo, and cannot be interpreted as being a blueprint for the future.

We feel a little left out of the government thinking when artificial barriers are set up dividing the country for no logical reason other than to separate Pacific Western from the rest of the regional carriers which meet in Toronto. Pacific Western, long before the Calgary-Brandon route was awarded, has had a presence in Toronto. We have operated charter programs out of that centre since 1976, and currently provide charter programs with two dedicated aircraft in Toronto to such destinations as Grand Cayman Island; Orlando, Florida; Aruba; and so forth. Toronto is now the common point of all four regional carriers by virtue of our one flight via Brandon. A greater presence by Pacific Western in Toronto would allow us to achieve what the regional carriers I believe have been working to for a number of years, and that is things such as joint handling, joint ticketing, aircraft utilization, spares pooling, and other forms of co-operation which can do nothing but benefit the travelling public as well as the regional carriers themselves.

We believe the dividing line drawn at Winnipeg creates an artificial division of the country, and results in truncated routes. We feel, to provide the best Pacific Western service possible to communities we serve in western Canada, access to Toronto from our system is very essential. The division at Winnipeg creates a geographic imbalance, in our view.

For example, from the extreme westerly point in the Pacific Western system to Winnipeg is 1,270 miles. On the other hand, from the extreme easterly point in the Eastern Provincial system to Winnipeg is 2,145 miles. The population in the eastern region is three times larger than that of the western region. It contains 40 more major routes which are available to the the eastern region carriers, versus the western regional carriers. If the line were to be moved from Winnipeg to Toronto, this would more than fairly reflect the demographic

[Translation]

souligné. Sans trop vouloir nous étendre sur la qualité du service que nous offrons, nous sommes néanmoins fiers de pouvoir desservir comme nous le faisons un grand nombre d'agglomérations septentrionales, dans notre région surtout, et bien entendu, également dans le sud du pays, de façon tout à fait concurrentielle par rapport aux transporteurs nationaux.

En ce qui concerne la politique proprement dite, nous estimons qu'en matière de transports aériens, la politique à instaurer doit correspondre aux besoins du pays, et, dans le cas qui nous occupe, aux besoins futurs de l'Ouest canadien. Cette politique ne devrait pas nous empêcher de desservir les agglomérations de l'Ouest du Canada qui font actuellement partie de notre réseau. La Pacific Western s'inquiète très fort du caractère par trop limitatif du projet de politique. Il s'agit essentiellement à nos yeux d'une concrétisation du statu quo, qui ne saurait en aucun cas être interprété comme un plan d'avenir.

Nous nous sentons un peu étrangers au mode de raisonnement du gouvernement lorsque nous assistons à la création de barrières artificielles divisant le pays sans aucune raison logique, si ce n'est que pour exclure la Pacific Western des autres transporteurs régionaux dont le point de tangence est à Toronto. Bien avant l'attribution de la ligne Calgary-Brandon, la Pacific Western était déjà présente à Toronto. Depuis 1976 en effet, nos vols nolisés partent de Toronto et, à l'heure actuelle, deux de nos appareils sont réservés à nos programmes d'affrètement en direction de centres de villégiature, comme l'île Grand Cayman, Orlando, en Floride, Aruba, et ainsi de suite. Toronto est actuellement le point de convergence des quatre transporteurs régionaux et, en ce qui nous concerne, il s'agit de notre unique liaison passant par Brandon. Une présence plus visible de la Pacific Western à Toronto nous permettrait de réaliser l'objectif qui est, je crois, depuis plusieurs années au centre des préoccupations des transporteurs régionaux, et je veux parler ici notamment de la mise en commun de nos ressources pour la manutention du fret et des bagages, l'émission des billets, l'utilisation des appareils et la constitution d'un stock central de pièces détachées, bref, toutes ces formes de coopération qui ne sauraient que profiter aux utilisateurs des lignes aériennes, ainsi qu'aux compagnies régionales proprement dites.

Nous soutenons que la ligne de démarcation passant par Winnipeg divise artificiellement le pays et interrompt inutilement les lignes. A nos yeux, pour que la Pacific Western puisse fournir le meilleur service possible aux agglomérations qu'elle dessert dans l'Ouest du pays, il est indispensable que notre réseau puisse déboucher sur Toronto. La ligne de démarcation passant par Winnipeg représente à nos yeux un déséquilibre géographique.

Ainsi, le réseau de la Pacific Western s'étend sur 1,270 milles entre Winnipeg et la ville de desserte la plus occidentale. D'autre part, le réseau de l'Eastern Provincial s'étend sur 2,145 milles entre Winnipeg et la ville de desserte située le plus à l'est. En outre, la région est trois fois plus peuplée que la région ouest. Les transporteurs de la région est ont à leur disposition 40 lignes principales de plus que leurs homologues de la région ouest. Si la ligne de démarcation passait par Toronto au lieu de Winnipeg, la réalité démographique de

[Texte]

realities of this country and the competitive markets available to regional carriers.

• 0945

As I commented a moment ago, I feel Pacific Western has been faced with a definite disadvantage in that it has no room to expand in the western region, whereas there is a great deal of room for expansion in the eastern region for the eastern region carriers.

The Boeing 737 aircraft which composes our fleet is common as well to all the regional carriers. The aircraft has an approximate range of 2,000 miles. The 800-mile stage length appears to us to be not only artificial, like the dividing line, but also tends towards encouraging inefficiencies by dampening the possibility of any long-haul operations. The choice of 800 miles is clearly subjective and is not supported, in our view, by any historical or geographical patterns or economics.

Pacific Western believes that the regional carrier should be encouraged to provide supplemental—and I stress *supplemental*—services to those of the trunk carriers on routes, regardless of the stage length. The institution of such services of course would be subject to the test of public convenience and necessity, as route awards up to this time all have been.

The trunk carriers now operate a regional-type service in the maritimes and in the west. For example, Air Canada operates what amounts to a Rapidair service between Calgary and Vancouver which, in our view, is clearly a regional type of service.

It has always been my philosophy at Pacific Western Airlines that, given the dynamics of the airline industry, where room is made by ourselves to expand, then room is made or given to the local service carriers who supplement and feed the regional carrier services.

We have had a long and mutually beneficial association with third level carriers, whereby routes have been turned over as we have expanded. We have financially supported in a very significant way a number of local service carriers to carry out important feeder services from smaller communities in our part of the country.

To conclude this portion of my remarks, I wish to emphasize that the 800-mile stage length does not correspond to the operational characteristics and economics of the present and future fleet structures of the regional carriers. In an era of escalating fuel prices and fuel conservation, longer stage lengths would be more economical to the regional-carrier operations and, thus, to the public they serve. I should qualify that by saying we are not seeking only longer stage lengths, but a mix which allows us to have an average stage length that takes advantage of the efficiencies of jet equipment.

[Traduction]

notre pays serait beaucoup mieux représentée et les transporteurs régionaux pourraient disposer de marchés concurrentiels.

Comme je viens de le souligner, je soutiens que la Pacific Western souffre d'un désavantage très net, en ce sens qu'il lui est impossible de prendre de l'expansion dans la région ouest, à l'inverse de la situation des transporteurs régionaux dans la région est.

Les Boeings 737 qui constituent notre flotte sont des appareils courants chez les autres transporteurs régionaux également. Cet appareil a un rayon d'action d'environ 2,000 milles. La distance maximum de 800 milles nous semble non seulement artificielle, comme la ligne de démarcation, mais elle aura également tendance à encourager l'exploitation inefficace en réduisant pour les transporteurs régionaux la possibilité d'exploiter des lignes plus longues. Ce maximum de 800 milles est très nettement subjectif et n'est justifié, à notre avis, par aucune réalité historique, géographique ou économique.

La Pacific Western estime qu'un transporteur régional devrait être encouragé à assurer des services complémentaires, et j'insiste sur le terme, à ceux des transporteurs nationaux, et ce, pour toutes les liaisons, quelle que soit la distance parcourue. Bien entendu, la mise en place de services de ce genre dépendra des besoins, ainsi que de la commodité du public, critères qui ont toujours été à la base de l'attribution des lignes.

Les transporteurs nationaux exploitent à l'heure actuelle des services à caractère régional dans les Maritimes et dans l'Ouest. Ainsi, Air Canada a une desserte comparable à son service Rapidair entre Calgary et Vancouver; ce service est à nos yeux, sans conteste, un service régional.

Depuis que je suis à la Pacific Western, mes principes ont toujours été que, compte tenu du dynamisme du secteur des transporteurs aériens, lorsqu'il y a une possibilité d'expansion pour les services que nous assurons, ces possibilités doivent être offertes aux transporteurs locaux dont les lignes viennent compléter et alimenter celles des transporteurs régionaux.

Nous avons depuis toujours des relations mutuellement très avantageuses avec les transporteurs de la troisième catégorie, en ce sens que nous leur avons concédé des lignes à mesure que nous prenions de l'expansion. Nous avons aidé financièrement, et de façon non négligeable, un certain nombre de transporteurs locaux qui alimentent notre réseau à partir des petites agglomérations.

Pour conclure cette partie de mon exposé, je tiens à souligner que la distance maximum de 800 milles ne correspond nullement aux critères d'exploitation et aux critères économiques de l'infrastructure actuelle et future des transporteurs régionaux. A une époque où le carburant coûte de plus en plus cher et où on insiste sur les économies d'énergie, une distance maximum plus longue serait plus rentable pour les transporteurs régionaux et, par voie de rejaillissement, pour les utilisateurs des transports aériens. Laissez-moi toutefois mitiger cette dernière remarque: nous ne voulons pas uniquement que la

[Text]

I would like to address a few concluding remarks to another area which gives me some concern, and that is the description of the policy of the omnibus role of the trunk carriers. Over the years it has been pretty clear to us in western Canada and, in particular, the air industry, that the expression "omnibus" is, in reality, a euphemism for the dominance of Air Canada. Pacific Western has co-existed with Air Canada for many years and I would like to think we have a very good and professional relationship with them. However, the sheer size of Air Canada and its economic power in the marketplace does concern me. I would hope that, after you have heard the views of all those witnesses who will come before you, you will share that concern and recommend to the minister that steps be taken which will eventually lead to somewhat diminished dominance.

I am not saying that Canada should not have a national carrier. What I am saying is that Canada should not have only one dominant carrier with a few other carriers whose fortunes ebb and wane depending on the marketing plans of that major carrier.

Let me touch briefly on some of the areas in which Air Canada dominates or is the trendsetter in the Canadian airline industry.

First, labour costs: By and large, all air negotiations are governed by settlements arrived at by Air Canada. The larger Air Canada gets, the more powerful their unions become.

Second, market share: Air Canada's relative market share, as a percentage of the Canadian industry, revenue passenger miles in 1980, was approximately 66 per cent. If you add in the Nordair market share, it would be about 68 per cent in 1980 and growing.

• 0950

Third, distribution: 95 per cent, or approximately 95 per cent, of all reservation terminals in travel agencies and commercial accounts are owned by Air Canada. This is a powerful tool to ensure that a high volume of sales is directed towards Air Canada. Air Canada as well is a major supplier, and Pacific Western, along with several other regional carriers, are hosted by Air Canada's reservation system.

Fourth, on pricing: Air Canada serves as a price leader in Canada, particularly on all routes where it competes with other carriers. By its size, it is able to control the economic fortunes of competing carriers by deciding or not deciding, as the case may be, to apply a rate increase. Rather than being

[Translation]

distance maximum soit plus grande: ce que nous voulons, c'est un judicieux mélange, tel que la distance maximum moyenne nous permettrait de tirer pleinement parti du potentiel de nos appareils à réaction.

En guise de conclusion, j'aimerais aborder brièvement un autre domaine, qui ne laisse pas de m'inquiéter, en l'occurrence la description que fait la politique du rôle tous azimuts des transporteurs nationaux. Il est devenu tout à fait évident avec les années, du moins pour l'Ouest du Canada, et en particulier pour notre industrie du transport aérien, que l'expression «tous azimuts» est en réalité un euphémisme qui décrit la prépondérance d'Air Canada. La Pacific Western coexiste depuis des années avec Air Canada, et j'aimerais pouvoir dire que les liens qui nous unissent sont à la fois excellents et tout à fait professionnels. Toutefois, l'envergure même d'Air Canada et la puissance économique qu'elle détient sur le marché ne laissent pas de m'inquiéter. J'ose espérer que, après avoir entendu l'opinion de tous les témoins qui comparaitront devant vous, vous partagerez cette préoccupation et recommanderez au ministre de prendre les mesures nécessaires pour que cette prépondérance finisse par s'amenuiser quelque peu.

Je ne veux pas dire par là que le Canada ne devrait pas avoir de transporteur national. Toutefois, il ne faut pas pour autant que notre pays ait un transporteur qui l'emporte sur tous les autres, dont le sort est littéralement entre les mains des spécialistes en marketing du premier.

Permettez-moi de parler très rapidement des secteurs où Air Canada règne en maître, ou du moins de ceux où il impose sa façon de voir dans l'industrie canadienne du transport aérien.

En premier lieu, les frais de personnel: en règle générale, toutes les négociations dans le secteur du transport aérien sont à la remorque des conventions collectives signées par Air Canada. Plus Air Canada prend de l'expansion, plus ses syndicats gagnent en puissance.

En second lieu, la répartition du marché: le pourcentage relatif du marché du transport aérien au Canada accaparé par Air Canada—d'après les recettes par milles-passager en 1980—est d'environ 66 p. 100. Si on ajoute à ce chiffre la part du marché qu'occupe Nordair, on arrive à environ 68 p. 100 pour 1980, et ce pourcentage continue à augmenter.

En troisième lieu, la distribution: 95 p. 100 environ de tous les centres de réservation des agences de voyage et des comptes commerciaux appartiennent à Air Canada. Il s'agit là d'un instrument extrêmement efficace faisant qu'un pourcentage élevé des ventes profite directement à Air Canada. Air Canada est également un important fournisseur et la Pacific Western, comme d'ailleurs plusieurs autres transporteurs régionaux, est branchée au système de réservation d'Air Canada.

Quatrièmement, les prix: au Canada, Air Canada donne le ton pour les prix, surtout pour les lignes sur lesquelles il est en concurrence directe avec d'autres transporteurs. L'envergure de cette société lui permet de régir le sort économique de ses concurrents en décidant de demander ou non, selon le cas, des

[Texte]

competitive, this creates an uncompetitive situation since a carrier would find it virtually impossible on a competitive route to charge a fare more than that charged by Air Canada.

Fifth, facilities: Air Canada controls the major space at terminals and therefore directly or indirectly controls the space of other users.

Sixth, in communications Air Canada owns one of the largest networks of switching systems in Canada. It is even larger than that of the Bell Telephone system.

Finally, gentlemen, speed, size and mix: Air Canada is capable of dominating the marketplace at any time with either unit toll or charter capacity.

Mr. Chairman and members of the committee, I wish to thank you for giving me the opportunity of touching on a few highlights of Pacific Western's position. I would be pleased to respond to any questions you might have.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Eyton.

I am going to proceed immediately with the questioning. I already have six members who have indicated they wish to intervene. I now have seven. That means that each member will have approximately 10 minutes.

We will start with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Mr. Eyton, I read your presentation before I heard it today and found it most interesting, and since we all, and especially a lot of the members certainly from my party from the western background, would like to ask questions, I am going to try to be pretty short in my questions and I know you will be pretty short in your answers.

Your brief raises several interesting points about this proposed policy. I would like to start with a basic question: From where you sit and your experience—and, as I gather from reading your brief, although you did not quite say it this morning, do you feel there is much need for this white paper and/or this projected policy at the present time?

Mr. Eyton: I do not. I feel that perhaps there is a necessity to give some guidance to the Canadian Transport Commission, but I think the marketplace has been extremely effective up to this point in framing and allowing an effective system to evolve.

Mr. Nowlan: Thank you.

I imagine other members will touch on your division line between Winnipeg east and west and Toronto east and west and also the fact of the 800-mile limitation. Certainly, in terms

[Traduction]

augmentations de tarifs. Au lieu de favoriser la concurrence, cette situation a exactement l'effet inverse, en ce sens qu'il serait pratiquement impossible à un transporteur d'imposer des tarifs plus élevés que ceux d'Air Canada sur une ligne exploitée par les deux compagnies.

En cinquième lieu, les installations: Air Canada accapare la majeure partie des terminaux et, dès lors, contrôle directement ou indirectement la superficie attribuable aux autres utilisateurs.

Sixièmement, dans le domaine des communications, Air Canada possède l'un des plus vastes réseaux de communication du pays. Son réseau est même bien plus important que celui de la Bell Téléphone.

Enfin, messieurs, la vitesse, l'envergure et la combinaison: Air Canada est capable de dominer le marché à n'importe quel moment, que ce soit au niveau des tarifs unitaires ou à celui des opérations d'affrètement.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je tiens à vous remercier de m'avoir donné l'occasion d'aborder pour vous quelques uns des éléments clé de la position de la Pacific Western. Je répondrai maintenant avec beaucoup de plaisir aux questions que vous pourriez avoir à me poser.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Eyton.

Nous allons passer immédiatement aux questions. J'ai déjà sur ma liste les noms de six de nos membres, qui m'ont signalé leur intention d'intervenir dans le débat. Pardon, sept. Dès lors, chacun d'eux disposera d'environ 10 minutes.

Nous allons commencer par M. Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur Eyton, j'ai lu votre mémoire avant de vous entendre ce matin et il m'a vivement intéressé. Puisque la majorité des membres, de mon parti du moins, viennent de l'Ouest, et qu'ils voudront certainement poser des questions, je vais essayer d'être très bref, et je sais que vous le serez tout autant dans vos réponses.

Votre mémoire aborde plusieurs éléments très intéressants au sujet de ce projet de politique. J'aimerais commencer par une question générale: compte tenu de votre situation et de votre expérience et, comme j'ai pu m'en rendre compte à la lecture de votre mémoire, même si vous ne l'avez pas dit explicitement ce matin, pensez-vous que ce Livre blanc et ce projet de politique répondent actuellement à une véritable nécessité?

M. Eyton: Non. Je dirais qu'il est peut-être nécessaire d'orienter la Commission canadienne des transports dans une certaine direction, mais j'ajouterais que, jusqu'à présent, le jeu du marché a été extrêmement efficace en permettant au système d'évoluer rationnellement.

M. Nowlan: Je vous remercie.

J'imagine que d'autres collègues vont aborder la question de la ligne de démarcation entre l'Est et l'Ouest passant par Winnipeg ou par Toronto, ainsi que celle de la limite de 800

[Text]

of the west, you did not say this in your brief and I do not think you really said it—oh, yes, you did say it in your brief; I do not think you said it this morning. Without getting into the debate between Toronto and Winnipeg, and even taking Winnipeg as the dividing line, could I have a comment from you as to perhaps the difference in geography, where 800 miles in the east might be reasonable whereas 1,500 miles or another arbitrary figure might be more reasonable in the west? Then, having that comment in line, once you get up to 1,200 or 1,500 miles, how do you meet the suggestion that you are going to become a quasi-national carrier since you are covering half the country?

Mr. Eyton: Mr. Nowlan, perhaps I can deal with the last part of that question first. I think the role of regionals—or at least we are asking here to continue playing—is one of a supplemental role on the longer trunk routes with the trunk carriers. So I think that would be one of the limiting factors. The second would be that the route awards of course will not be granted unless they meet the test of public convenience and necessity.

I think, relative to the first part of your question, that we see the evolution of this country as one where the communities, for one reason or another, in large part transportation, have grown closer together in the eastern regions of the country. and because of the Because of the sparser population in the west, and the major centres being farther apart, the nature of the industry in the west is different. I cannot add much more to what I have covered in the brief, but I think there is a need to look at the west in different terms than you would look at the east, taking into consideration the distances between major towns.

• 0955

Mr. Nowlan: Thank you. To help move this along so that other members can participate before time runs out, I have my last question, which is a short question, but one that is going to involve a fairly long answer. It is directed to the objectives of the whole policy.

The witness, Mr. Eyton, suggested that he does not see, from his experience, the need for this white paper and certainly Mr. Lovink, the author of the white paper presented by the Department of Transport yesterday, sets out what is hoped to be obtained in this policy paper. You have mentioned in your brief—and I think here today, but certainly in your brief—that at the maximum this is a status-quo situation. I suggested to Mr. Lovink that it was a freeze or a suspension of the status quo which does not really add much to the future, but in the words of the white paper—not my words, but the white paper's words—there are several objectives that are supposed to be met by this policy.

[Translation]

milles. Il est évident que, pour l'Ouest, et je pense que vous ne l'avez pas vraiment dit dans votre mémoire ni dans votre exposé—non, vous en avez parlé dans votre mémoire, mais je pense que vous êtes resté muet à ce sujet ce matin. Sans nous étendre sur la question du choix entre Toronto et Winnipeg, et même si nous admettons que la ligne de démarcation passe par Winnipeg, j'aimerais que vous me disiez ce que vous pensez de la différence géographique, que vous me disiez si une limite de 800 milles pourrait être considérée comme raisonnable pour l'Est alors qu'une limite de 1500 milles, ou tout autre chiffre arbitraire d'ailleurs, pourrait l'être davantage dans le cas de l'Ouest. Ensuite, cela dit, au cas où cette limite passerait à 1200 ou à 1500 milles, que penseriez-vous de l'idée selon laquelle cette nouvelle limite pourrait faire de la Pacific Western un transporteur quasi national, en ce sens qu'elle vous permettrait de couvrir la moitié du pays?

M. Eyton: Je pourrais peut-être, monsieur Nowlan, répondre d'abord à la dernière partie de la question. A mon sens, le rôle des transporteurs régionaux—ou du moins le rôle qu'on nous demande de continuer à jouer—est un rôle complémentaire par rapport aux lignes plus longues des transporteurs nationaux. Il s'agirait donc ici d'un facteur limitatif. Le second facteur limitatif serait bien sûr le fait que les lignes ne seraient attribuées que si elles répondent au besoin et à la commodité du public.

Pour ce qui est maintenant de la première partie de votre question, nous constatons que notre pays évolue en ce sens que les agglomérations, pour l'une ou l'autre raison, et en grande partie à cause des transports, se rapprochent de plus en plus, dans la partie est du pays. Dans l'Ouest, la nature de l'industrie est différente à cause du peu de population et de la distance entre les villes. Je ne puis ajouter beaucoup au mémoire, mais je pense qu'il faut tenir compte des particularités de l'Ouest, surtout des distances.

M. Nowlan: Merci. Pour que tout le monde puisse participer, je poserai une dernière question, assez brève, mais qui entraînera une longue réponse. Elle touche les objectifs de la politique.

Le témoin, M. Eyton, a mentionné qu'il ne voyait pas l'utilité de ce Livre blanc, d'après son expérience. M. Lovink, auteur du Livre blanc présenté par le ministère des Transports hier, énonce les objectifs du document. Vous mentionnez dans votre mémoire qu'il s'agit tout au plus du statu quo. J'ai dit à M. Lovink qu'il s'agissait pour moi d'un maintien du statu quo qui n'apportait aucun changement, mais le Livre blanc lui-même indique que cette politique permettra d'atteindre plusieurs objectifs.

[Texte]

From your experience with your airline, PWA, Mr. Eyton, I would like to read you what those objectives are and ask if you could say whether you think they are going to help, whether they are going to be good, bad or indifferent as far as your airline is concerned. The first one is set out on page 20, paragraph 56, and refers to the three policy objectives described in paragraph 38. I will just paraphrase, Mr. Chairman.

This policy is supposed to provide an environment that promotes adequate, stable air service to all parts of Canada and where air carrier innovation and efficiency will be the rule; where there will be industrial, financial stability and reasonable opportunities for access to additional points for all carriers. What is your comment about that objective, as far as PWA is concerned?

Mr. Eyton: I think all those things are being accomplished now without the policy.

Mr. Nowlan: All right. What about the second part—the respect for existing carrier rights and licence authorities for the greatest possible extent? I suppose that would be your same answer.

Mr. Eyton: Yes.

Mr. Nowlan: All right, what about: Provide guidance to the Canadian Transport Commission without imposing a rigid structure. Is your answer basically the same?

Mr. Eyton: Basically the same answer, yes.

Mr. Nowlan: All right. Then I come to some others, which are set out in paragraphs 57, 58 and 59, stating that the proposed policy, for regional carriers in particular, is to use their existing equipment more intensively which would contribute to efficiency improvements. Those are the words—I am paraphrasing, there are some dot, dot, dots—but what is your reaction to that?

Mr. Eyton: Well, the only response I would have to that is that I do not see any way we could use the equipment any more intensely than we are using it at the moment. Obviously utilization of those aircraft is one of our priorities now to hold costs down.

Mr. Nowlan: All right. Then in paragraph 58 the proposal also provides the potential for greater competition between the regional and national carriers. What is your reaction to that?

Mr. Eyton: The fact is the paper is a status quo, it will do nothing more than is occurring at the present time.

Mr. Nowlan: All right. This last one is really set out in terms of objectives of the policy: The proposed approach would provide all carriers, and in particular regionals and locals, with "opportunities for expansion".

Mr. Eyton: I think the opportunities are still there. If the test of public convenience and necessity is met, it does do one thing to clarify somewhat the role of the local service carrier. I think that, perhaps, is something that needed attention for some period of time. They might feel that their role has at

[Traduction]

J'aimerais vous les lire et vous demander quel sera l'effet, positif, négatif ou neutre, de ces objectifs sur votre compagnie aérienne, la PWA. Le premier se trouve à la page 20, au paragraphe 56, et se rapporte aux trois autres décrits au paragraphe 38. Je vais le paraphraser, monsieur le président.

La présente politique vise à créer un environnement qui favorise un service aérien adéquat et stable dans toutes les régions du Canada, où l'innovation et l'efficacité des transporteurs feront la règle; où existeront la stabilité financière et des occasions raisonnables pour tous les transporteurs d'avoir accès à des points supplémentaires. Que pensez-vous de cet objectif du point de vue de la PWA?

M. Eyton: Tout cela existe déjà en l'absence de politique.

M. Nowlan: C'est exact. Qu'en est-il de la deuxième partie, le respect des droits existants des transporteurs et l'octroi du plus grand nombre de permis? Je suppose que vous y donneriez la même réponse.

M. Eyton: Oui.

M. Nowlan: Très bien; qu'en est-il de: offrir des lignes directrices à la Commission canadienne des transports sans imposer une structure rigide. Même réponse?

M. Eyton: En substance, oui.

M. Nowlan: Très bien. Ensuite, aux paragraphes 57, 58 et 59, le projet de politique, surtout pour les transporteurs régionaux, vise à une utilisation plus intensive de leur équipement actuel, qui entraînera une plus grande efficacité. C'est ce qu'on dit ici, mais qu'en pensez-vous?

M. Eyton: Je dirai seulement que je ne vois pas comment nous pourrions utiliser cet équipement de façon plus intensive que maintenant. Une utilisation maximale de ces appareils est évidemment une de nos priorités pour réduire nos coûts.

M. Nowlan: Très bien. Ensuite, au paragraphe 58, le projet permet une plus grande concurrence entre les transporteurs régionaux et nationaux. Qu'en pensez-vous?

M. Eyton: En fait, cette politique équivaut au statu quo: rien ne se fera qui ne se fait déjà.

M. Nowlan: Très bien. Finalement: la démarche proposée offrira à tous les transporteurs, et en particulier aux transporteurs régionaux et locaux, des «possibilités d'expansion».

M. Eyton: Je crois que les possibilités demeurent. Si les critères de commodité et de nécessité pour le public sont respectés, il peut être utile en effet d'éclaircir quelque peu le rôle des transporteurs locaux. C'est peut-être une question qui exigeait une solution depuis quelque temps. Ils estimeront

[Text]

least been recognized more through the policy framework that you are referring to.

Mr. Nowlan: Thank you. Just this last thought: I think I read somewhere that PWA has 20 jets to the 21 jets that the three eastern carriers have. Is that relatively the size?

• 1000

Mr. Eyton: We have twenty-six 737s in the fleet and then we have several out on lease overseas. It is a very large fleet, but it is similar to that operated by the other three regional carriers.

Mr. Nowlan: I guess this may be duplicating—I perhaps should keep quiet and let my colleagues talk—but in this division of the boundary line, and knowing a little about the country, really how many cities would you pick up if you moved the dividing line between Winnipeg and Toronto with respect to Sudbury and a couple of other places like that?

Mr. Eyton: Likely a number of cities would qualify, but I think there obviously would be grandfather rights to carriers who are in that area now. We have nothing in mind east of Winnipeg, it is simply that we see in the longer term a great deal of sense in trying to have the regional carriers with similar equipment meeting at a central point. I think those benefits would become clearer as the years passed.

Mr. Nowlan: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Eyton, j'ai lu attentivement votre mémoire, et il me semble qu'il y a des contradictions assez évidentes dans votre rapport. D'une part, vous dites que cette nouvelle politique n'est qu'une répétition du *statu quo* et qu'elle n'est donc pas nécessaire, et d'autre part, vous suggérez plusieurs amendements à la politique. Il me semble que la philosophie que vous avez adoptée est à peu près celle-ci: tout va bien chez nous, mais si on peut en avoir davantage, allons-y. C'est le sentiment que j'ai lorsque je lis votre rapport.

Monsieur Eyton, voici ce que vous dites dans votre présentation; pour vous aider, je vais citer le texte anglais.

On page 3 of your report you say, for example, that:

Pacific Western has been a major carrier in Western Canada . . . with an operating revenue twice the size of that of Nordair, the largest regional carrier in Eastern Canada.

So you are basically boasting now that you are doing very well.

Then further on you say, under "Future", that you basically want—my colleagues opposite obviously are jealous of the success that you are having—you say basically that what Pacific Western would like would be:

[Translation]

peut-être qu'on reconnaît plus leur rôle dans le cadre de cette politique.

M. Nowlan: Merci. Finalement, j'ai lu quelque part que la PWA avait 20 jets, par comparaison à 21 jets pour les trois transporteurs de l'Est. Est-ce à peu près ça?

M. Eyton: Notre flotte comprend vingt-six 737 et plusieurs autres avions en location à l'étranger. C'est une très grande flotte, mais quand même très semblable aux flottes exploitées par les trois autres transporteurs régionaux.

M. Nowlan: Je couvre peut-être le même terrain que mes collègues, mais je connais un peu le pays, et au sujet de la frontière actuelle, combien de villes, en fait, ajouteriez-vous à vos circuits si on déplaçait cette ligne entre Toronto et Winnipeg, par rapport à Sudbury et d'autres endroits semblables?

M. Eyton: Sans doute que cela ajouterait plusieurs villes, mais bien sûr, les transporteurs desservant déjà ces régions seraient protégés par des droits d'ancienneté. Nous ne visons pas le marché à l'est de Winnipeg, nous croyons simplement que cela est beaucoup plus sensé d'assurer que les transporteurs régionaux qui ont des flottes semblables se réunissent à un point central. Je crois qu'au cours des années, on se rendrait compte des avantages d'agir ainsi.

M. Nowlan: Merci.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Eyton, I read your brief attentively, and there seems to be some obvious contradictions. On the one hand, you say this new policy is only a repetition of the status quo that it is not really necessary, but on the other hand, you suggest several amendments to the policy. Your philosophy, it seems to me, goes something like this: we are doing very well, but if we can get more, let us take advantage of it. That is the impression I get on reading your report.

Mr. Eyton, let me quote the French version of your text.

A la page 3 de votre mémoire, vous dites:

Pacific Western est un transporteur important dans l'Ouest du Canada . . . dont le revenu de fonctionnement est deux fois celui de Nordair, le plus grand transporteur régional de l'Est du Canada.

Vous vous vantez donc de faire de très bonnes affaires.

Mais sous la rubrique «avenir», et mes collègues de l'autre côté sont sans doute jaloux du succès que vous avez, vous dites que la Pacific Western voudrait les choses suivantes:

[Texte]

direct nonstop services and that there should not be any regulatory restraints that require mandatory stops or require service between points where there is no community of interest.

I guess that raises the issue of Brandon, Mr. Eyton, and maybe you would like to talk a bit about that. Would you have stopped in Brandon if you had been allowed a direct link, a non-stop link to Toronto?

Mr. Eyton: Mr. Deniger, I do not know whether you want me to comment on the earlier question.

Mr. Deniger: No, it was just an opinion.

Mr. Eyton: Relative to Brandon, we made a commitment at the time we acquired Transair to review that at the earliest possible time. There was very strong representation, there had been, as a matter of fact, for years, to serve that community. It is the sort of thing we do well, communities of that size tied together with the major centres. There was no intention, in fact we would have felt it foolhardy, to make an application from Calgary to Toronto non-stop. That simply is not our role.

The Brandon service, just to comment further, has been an outstanding success. To give you a little background there, we had estimated that in the first six months of service we would carry 20,000 people. We carried 40,000. Two-thirds of those 40,000 are from Brandon itself. We had looked at a yield on our application of around \$2,200 an hour the first year of operation. We have been running at \$2,900 to \$3,000. It has been a very warming success.

In the application we had an unusual thing on what we call a development route. We had assumed that the charter activity when the aircraft was idle on the Toronto end would help underpin the Brandon service. As it turned out, on the Brandon service the unit toll basis is more than carrying itself. The charter service in Toronto as well is doing very well.

Mr. Deniger: So basically you are pleased that you had to stop at Brandon, in a way.

Mr. Eyton: We never had any doubts about it.

Mr. Mayer: We are pleased in Brandon too.

Mr. Deniger: Basically it confirms what you have been saying all along, that there was a market—Mr. Mayer has been saying all along that there was a good market for Brandon.

Mr. Eyton: I think we were expecting it.

Mr. Deniger: In terms of importance, Mr. Eyton, what is more important to you, Toronto or a more north-south route towards the United States?

• 1005

Mr. Eyton: The trans-border opportunities or Toronto?

Mr. Deniger: Yes, the involvement in the bilaterals with the U.S.

[Traduction]

Des services directs sans escale, et aucune restriction réglementaire qui exigerait des arrêts obligatoires, ou des services entre des points qui ne sont pas d'intérêt.

Cela nous amène donc à la question de Brandon, monsieur Eyton, et peut-être devriez-vous nous en parler. Auriez-vous fait escale à Brandon, si on vous avait permis une route directe sans escale jusqu'à Toronto?

M. Eyton: Monsieur Deniger, je me demande si vous voulez que je réponde à votre première question.

M. Deniger: Non, j'exprimais une opinion.

M. Eyton: Lorsque nous avons acheté Transair, nous nous sommes engagés à étudier le plus tôt possible la question de Brandon. Cette collectivité faisait des représentations très poussées depuis nombre d'années. C'est le genre de service qui nous va très bien, c'est-à-dire rattacher des villes de cette importance aux centres principaux. Nous n'avons jamais eu l'intention, cela aurait été ridicule, de faire une demande pour une route directe sans escale de Calgary à Toronto. Ce n'est tout simplement pas notre rôle de transporteur.

Le service, à Brandon, a connu un succès fou. Pour vous donner une idée, nous avions prévu que dans les six premiers mois de service, nous transporterions quelque 20,000 personnes. Nous en avons transporté 40,000. Un tiers de ces 40,000 passagers étaient résidents de Brandon. Nous avions prévu dans notre demande un revenu horaire de \$2,200 durant la première année d'opération. Nous rapportons entre \$2,900 et \$3,000 l'heure. C'est un succès réconfortant.

Dans notre demande, nous avions prévu une route à développer. Nous avions présumé assurer un service de vols nolisés lorsque l'avion serait en réserve à Toronto, afin de pouvoir suppléer au service à Brandon. En fait, le taux unitaire du service de Brandon est bien suffisant. Le service de vols nolisés, à Toronto, paie très bien aussi.

M. Deniger: Donc, vous êtes satisfaits d'être obligés d'arrêter à Brandon, alors.

M. Eyton: Nous n'avons jamais douté des avantages.

M. Mayer: Et les résidents de Brandon sont heureux aussi.

M. Deniger: Monsieur Mayer, cela confirme ce que vous nous avez dit, à savoir qu'effectivement, il y a un marché à Brandon.

M. Eyton: Nous nous y attendions.

M. Deniger: Qu'est-ce qui vous semble le plus important, monsieur Eyton, le service à Toronto, ou une route nord-sud qui traverserait aux États-Unis?

M. Eyton: Une ligne vers les États-Unis, ou Toronto?

M. Deniger: Oui, la participation aux ententes bilatérales avec les États-Unis.

[Text]

Mr. Eyton: Our priority in the organization has been one of doing our job well at home in the region we have been given to serve, and I believe we have done that very well. Tying Toronto in was very key in accessing the 50-some-odd communities in the west, and for that reason we feel it important to be there. But I do not know that I could rate . . . Then the trans-border opportunities . . . Again, it is just furnishing better service for people out of our region into shallow or medium penetration points in the U.S. We currently, through our charter activities right now, are one of the largest carriers, if not the largest foreign carrier, into a place like Las Vegas, into Reno. So we are serving our people, but not on a schedule basis. There is the inconvenience of having to meet the charter rules and so forth.

Mr. Deniger: But your Toronto operations on the weekends are basically full, nonstop. That is all you do mostly on weekends, do you not? How many jets do you use on weekends for your charters?

Mr. Eyton: Most of them, not only on weekends but after hours. We have our fleet busy seven days a week after hours. Most of them . . .

Mr. Deniger: If you were entitled to nonstop flights into Toronto from anywhere in your area, Vancouver, Calgary, Edmonton, if you were allowed nonstop flights into Toronto, would you consider yourself still a regional carrier?

Mr. Eyton: Oh, I believe so. We do not have a national aspiration in that respect, but I think we do feel we want to serve the areas in our part of the country as well as we can. For example, if we found at some point there was need for a service from Yellowknife to Toronto—there is not now, but assume there was—I think if no one else offered that service we would feel we would be serving that community better by offering it. The same could be true of a number of other points where a number of people are requiring direct service and are not being offered it.

Mr. Deniger: In a report called *The Administrative and Regulatory Environment of Air Carriers in Canada: Problems and Prospects*, prepared by the Institute for Transportation Studies of the University of Calgary, a report I am sure you are familiar with, there is a recommendation there that there should be a restructurization, at page v, right at the start. I am going through the executive summary:

In the restructuring of the Canadian air services, we basically talk of Wardair being encouraged to merge with CP Air or Canada West Airlines—

which is your airlines, in this book,

—in efforts to establish greater parity with Air Canada.

How do you feel about a merger of what I would call western airlines?

Mr. Eyton: We funded the study but we did not give them any ideas. This is strictly their own thought. I do not think we have any feeling on that. I can be honest, certainly, with the committee members here saying that there is no way an airline like ours could ever get together with an airline like Wardair,

[Translation]

M. Eyton: Nous avons jugé prioritaire de bien desservir la région qui nous a été accordée, et cela nous l'aVons bien fait. En allant jusqu'à Toronto, nous avons pu rattacher quelque 50 collectivités de l'ouest à cette ville, et nous croyons que cela est très important. Je ne sais pas toutefois si je pourrais évaluer les possibilités outre frontière . . . Bien sûr, on accorderait un meilleur service aux gens, entre notre région et des endroits plus ou moins éloignés aux États-Unis. Grâce à nos vols nolisés, présentement, nous sommes peut-être le plus grand transporteur étranger qui fait escale à Las Vegas ou à Reno. Nous pouvons donc servir notre population, mais pas d'une façon systématique. Et bien sûr, il faut répondre aux règlements concernant les vols nolisés, etc.

M. Deniger: Mais en général, les fins de semaine, vos vols directs vers Toronto sont pleins. C'est vraiment tout ce que Vous faites sur les weekends, n'est-ce pas? Combien d'avions à réaction utilisez-vous en fin de semaine pour Vos vols nolisés?

M. Eyton: La plupart, et non seulement les weekends, mais après les heures normales. Notre flotte travaille sept jours par semaine après les heures normales.

M. Deniger: Si on vous accordait des vols directs vers Toronto, de n'importe quelle ville de votre région, Vancouver, Calgary, Edmonton, vous considéreriez-vous quand même un transporteur régional?

M. Eyton: Oui. Nous n'aspérons pas à devenir un transporteur national, mais nous voulons certainement desservir, aussi bien que possible, les régions de notre partie du pays. Par exemple, si, à un moment donné, on sentait le besoin d'établir un service entre Yellowknife et Toronto, service qui n'existe pas en ce moment, et qu'aucun autre transporteur ne voulait offrir le service, nous pourrions mieux desservir cette collectivité. Ce principe s'applique à d'autres points, où un certain nombre de personnes ont besoin d'un service direct qui n'est pas disponible.

M. Deniger: Dans un rapport intitulé: *The Administrative and Regulatory Environment of Air Carriers in Canada: Problems and Prospects*, préparé par l'Institut d'étude des transports de l'Université de Calgary, rapport que vous connaissez sans doute très bien, on recommande, à la page 5, dans le résumé, une restructuration. Je cite:

Dans la restructuration des services aériens canadiens, il est surtout question d'encourager Wardair à fusionner avec CP Air ou Canada West Airlines . . .

Votre ligne aérienne, donc . . .

. . . afin d'assurer une plus grande parité avec Air Canada.

Que pensez-Vous d'une fusion de ce que j'appellerais les lignes aériennes de l'Ouest?

M. Eyton: Nous avons subventionné cette étude, mais ce ne sont pas nos idées. C'est une étude indépendante. Je ne saurais vous donner une réponse. Mais je peux dire honnêtement aux membres du Comité qu'il n'est pas possible, pour une ligne aérienne comme la nôtre, de fusionner avec une société comme

[Texte]

if nothing else through the difficulty of trying to assimilate the differences in labour contracts and the seniority of equipment and so on. So it is virtually impossible.

Mr. Deniger: It is impossible in practice but in theory, since so far we have had a lot of *théoriciens*, as we say in French, come to us on Tuesday, in theory is that something you would like? Would that be something you would like to see, maybe a western regional carrier and a major western regional carrier, one of each?

Mr. Eyton: I . . .

The Chairman: I think you misspoke yourself, Mr. Deniger. You said the same thing twice, a major regional . . . Do you mean a major western national . . . ?

Mr. Ellis: You said "western" twice.

Mr. Deniger: Oh, I am sorry, the major western and the major eastern. *Un transporteur pour l'Est et un transporteur pour l'Ouest.*

Mr. Eyton: I agree with the thrust of many of the points made in that study. Yes, I think it makes some sense to have a major regional carrier in the west and to have a major national carrier. I agree with the balance of the report to the extent that I think a re-alignment of air services, or something that would lead to a re-alignment or a better balance in the future, would be better for the Canadian public.

M. Deniger: Si la frontière à Toronto était changée, si on vous permettait d'aller de Winnipeg jusqu'à Toronto, seriez-vous prêt à permettre aux trois transporteurs régionaux de l'Est d'aller plus loin dans votre territoire vers l'Ouest?

Mr. Eyton: I think, with respect to a route from Winnipeg to Toronto, that is a trunk route being served well by two carriers, two trunk carriers at the moment and one regional carrier with some intermediate stops. I do not see that there would be any opportunity for a carrier like us on that route; it is being well served.

• 1010

Nordair is the regional carrier coming through from Toronto to Winnipeg. If it is to serve the region—if you have one eastern region eventually or several—if it is to service the people in that community better by having some service into the western region, we would not quarrel with that. The competitive factor is something we feel that we can handle, and I think the situation will have to be looked at obviously on a case-by-case basis.

The Chairman: Final question, Mr. Deniger.

M. Deniger: Selon vous, est-ce qu'une politique de transport régional devrait avoir pour but premier d'assurer à toutes les régions de notre pays tous les services qui leur sont vitaux et essentiels, ou si une politique devrait d'abord et avant tout avoir pour but d'assurer aux compagnies aériennes régionales au pays la rentabilité économique?

[Traduction]

Wardair, à cause de difficultés comme les différences dans les conventions collectives, la vétusté de l'équipement, etc. C'est presque impossible.

M. Deniger: Ce n'est peut-être pas possible en pratique, mais en théorie—puisque jusqu'à présent, on a entendu surtout des théoriciens—est-ce qu'en théorie, vous aimeriez fusionner? N'aimeriez-vous pas avoir un transporteur régional dans l'Ouest, et un transporteur régional important dans l'Ouest?

M. Eyton: Je . . .

Le président: Je crois que vous vous êtes mal exprimé, monsieur Deniger. Vous avez dit la même chose deux fois, un transporteur régional . . . Voulez-vous dire un seul transporteur national dans l'Ouest?

M. Ellis: Vous avez utilisé le terme «ouest» deux fois.

M. Deniger: Oh, excusez-moi, je voulais dire un transporteur principal dans l'Ouest et un dans l'Est.

M. Eyton: Je suis d'accord sur bien des points de cette étude. Oui, je crois qu'il est raisonnable d'avoir un grand transporteur régional dans l'Ouest, et un grand transporteur national. Je suis d'accord sur le reste du rapport, dans la mesure où je pense qu'une restructuration des services aériens, ou des mesures qui entraîneraient éventuellement cette restructuration, ou un meilleur équilibre à l'avenir, assurerait un meilleur service aux Canadiens.

Mr. Deniger: If we change the division line, and you were allowed to work all the way to Toronto, from Winnipeg, would you be ready to allow the three eastern regional transporters to penetrate deeper into your territory?

M. Eyton: La route de Winnipeg à Toronto est un tronçon déjà très bien desservi par deux transporteurs, et par un transporteur régional sur des routes avec escales. Les perspectives ne sont pas très bonnes pour un transporteur comme notre compagnie sur cette route; elle est déjà très bien desservie.

Nordair, en ce moment, est un transporteur régional qui fait la navette de Toronto à Winnipeg. Si cette compagnie, ou plusieurs compagnies doivent desservir la région, pour donner un meilleur service en pénétrant la région de l'Ouest, nous pourrions l'accepter. Nous pourrions faire concurrence, mais il faudrait étudier chaque cas en particulier.

Le président: Votre dernière question, monsieur Deniger.

Mr. Deniger: In your opinion, should a regional transport policy have as its main objective to ensure that all regions of our country are provided with the essential services, or do you think that such a policy should first ensure that all regional airlines be viable?

[Text]

Mr. Eyton: I think, if you really wanted to consider both those questions together, that the various regions in the country should be properly served, but in the course of doing that I think you can ensure that the carriers doing so are able to do so in an economical and efficient way so that they in doing the job well are able to survive. That is a philosophical question that could take a fair time. I would put the interest of the public, naturally, ahead of the carriers themselves; I think the carriers, however, would have to be given the opportunity to operate economical, viable services in carrying out that job.

The Chairman: Thank you. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

I am just wondering about some of your thoughts. One of the questions here is: What is the position of PWA on policy proposals dealing with local carriers? I just wonder if I might obtain from you some kind of statement about your relationship with, say, Air B.C. and where you would like to see these local carriers go and what your relationship is with them in terms of serving people in the areas that you serve jointly.

Mr. Eyton: Just a preface to my reply to that question: I think we operate, in fact I know we operate, in a part of the country where the local service carriers are perhaps strongest in number with Air B.C., Northern Thunderbird Airlines, Time Air, Northwest Air, Calm Air, Perimeter Airlines and so forth. We would like to feel that they have the same opportunity with us as we have with the trunk carriers, that their role relative to ours can be supplemental on a number of routes, which it is, and that there can be a very close working relationship on the feeder aspect of their services. We believe that to the point that we financially support several local service carriers in our area now to accomplish that task. I think that general relationship has benefited everybody. Certainly, it is a job that we cannot do with the size of equipment we have or with the traffic volume into many communities. They do it far better than we.

So I think the policy does hold out perhaps a little more hope in areas where that sort of thing is not being done for them to grow and participate. I do not know that their role would change a great deal in any short period of time in the west.

Mr. Skelly: Again, the area I am reasonably familiar with is the coastal area, and certainly I do not see PWA flying their fleet into places like Bella Bella and Ocean Falls and what-not. The question that I would have is that I am sure Air B.C. is probably looking at developing routes that your outfit and theirs serve jointly: Are there any discussions with Air B.C. on how those routes would best be served, or is it just a situation where you are competing on certain routes, and if the market looks good at any time of year you simply go in and increase the number of aircraft, with no particular regard to the kind of investment, say, a local carrier would have made in developing that route? Or are there consultations and agreements worked out that would allow the developmental costs to be paid by a

[Translation]

M. Eyton: Je crois qu'il faut répondre à ces deux questions ensemble, à savoir qu'effectivement, les diverses régions du pays doivent être bien desservies, mais il faut aussi assurer que les transporteurs puissent fonctionner d'une façon économique et efficace, afin d'assurer leur survivance, tout en offrant un excellent service. C'est une question théorique que l'on pourrait débattre longuement. Bien sûr, l'intérêt du public doit passer avant tout; toutefois, il faut donner la chance aux transporteurs d'offrir des services économiques et rentables.

Le président: Merci. Monsieur Skelly.

M. Skelly: Merci, monsieur le président.

Je pensais à certains de vos énoncés. Quelle est la position de la Pacific Western Airlines au sujet des politiques proposées concernant les transporteurs locaux? Pourriez-vous nous donner vos idées au sujet de vos rapports, par exemple, avec Air B.C., et la place que vous voulez accorder à ces transporteurs locaux, dans les régions où vous desservez le public conjointement.

M. Eyton: Avant de répondre, je dois signaler qu'effectivement, nous offrons un service dans une partie du pays où les transporteurs locaux sont très nombreux, car ils y a: Air B.C., Northern Thunderbird Airlines, Time Air, Northwest Air, Calm Air, Perimeter Airlines, etc. Nous espérons et nous croyons qu'ils ont avec nous les possibilités que nous avons avec les transporteurs nationaux, qu'effectivement, ils peuvent jouer un rôle complémentaire sur un certain nombre de routes, et qu'il est possible de collaborer sur le plan des connexions avec leur service. Nous en sommes si convaincus que nous appuyons financièrement plusieurs transporteurs locaux dans notre région. C'est un rapport général qui a été bénéfique à tous. D'ailleurs, le service dans ces petites collectivités n'est pas possible, vu la taille des avions que nous utilisons, et le volume du trafic dans un grand nombre de collectivités. Ces transporteurs locaux peuvent offrir un meilleur service que nous.

Les politiques proposées leur donnent donc un peu plus l'espoir et l'occasion de croître. Je ne crois pas qu'on puisse changer leur rôle d'ici quelque temps dans l'Ouest.

M. Skelly: Évidemment, je connais beaucoup mieux la région côtière, et je ne vois certainement pas comment la Pacific Western Airlines pourrait desservir des endroits comme Bella Bella, Ocean Falls, etc. Sans doute que Air B.C. songe à développer certaines routes qu'elle dessert conjointement avec votre compagnie: avez-vous eu des pourparlers avec Air B.C. sur la meilleure façon de desservir ces routes, ou vous faites-vous simplement concurrence, et au moment où le marché l'exige, à n'importe quel temps de l'année, augmentez-vous simplement le nombre d'avions, sans égard pour le genre d'investissement qu'aurait pu faire un transporteur local pour développer une telle route? Ou y a-t-il eu des consultations ou des ententes permettant à ce transporteur local d'investir dans

[Texte]

smaller local carrier and have them carry it on and your firm respect that development and allow them to continue?

• 1015

Mr. Eyton: There is constant communication between ourselves and all the carriers, and certainly with Air B.C. there are fairly regular communications between us.

In answer to the second part of your question as to whether we would allow them to develop and then try to come back in, no, I think we have respected what they have done and assisted them in ground services, operator costs and in trying to schedule so where we are both going in, in a place like Comox on Vancouver Island, that we do not run over one another.

I do not know that I could add a great deal more, but I think that our airline, as was pointed out earlier, has done well. It is aggressive but it certainly is not one that wants to have it all for itself. We recognize a role for ourselves and we do it well. We will be aggressive within that role, but in terms of the third level we will do all we can to hand hold, to ensure that they are getting along well and the communities are being served.

Mr. Skelly: Just a last question as I think the clock is probably running out on me. It is important that both carriers do provide very important ed42;-1 services again to the same area but, by example, I assume this would apply anywhere else. Local carriers in that area seem to have changed a great deal. There has been an amalgamation and we now are served by almost, I guess, a subregional carrier in that area that goes from Prince Rupert to Vancouver. Newspapers and conversations along the coast would indicate that that airline is in very hard times, and if PWA is now limited permanently at the Winnipeg mark, my assumption would be that you would go back and begin to look very carefully at those shared routes and what kind of further development PWA would do on those shared routes. And if you could take passengers off Air B.C., you may, you know, just in terms of your own need to develop and maintain your own business, put that airline into a situation where they may not be able to continue to exist. Do you see that as a possibility?

Mr. Eyton: I most certainly do not. As a matter of fact, most of their routes, 90-some-odd per cent of the routes operated by Air B.C., were ours at one point; we have turned them over to them.

Mr. Skelly: The Winnipeg line would not force you backward into those routes to look more carefully at them. You turned some of them over, but on some important ones you also compete with them and there would be an opportunity to quickly put them under should that decision be made, it would strike me—things like Campbell River, Comox, Port Hardy, even Victoria, I guess, with proper kind of development.

Mr. Eyton: No, that would not be the case, that would not be done. I can assure you that our philosophy is, as I mentioned a moment ago, to work with them; there is no intention

[Traduction]

le développement de la route, que votre compagnie respecterait?

M. Eyton: Tous les transporteurs communiquent constamment entre eux, et nous avons des communications régulières avec Air B.C.

Quant à la seconde partie de votre question, nous avons toujours respecté nos ententes quant au développement, par ces petites compagnies, de nouvelles routes, et nous les avons même aidées par la prestation de services terriens, pour les coûts d'opération, et dans l'établissement des horaires, dans des endroits comme Comox, sur l'île de Vancouver, pour éviter de nous nuire.

Je n'ai plus grand-chose à ajouter, car, comme on l'a signalé plus tôt, notre compagnie a connu beaucoup de succès. C'est une compagnie dynamique, mais elle n'est certainement pas accapareuse. Nous avons reconnu notre rôle, que nous remplissons très bien. Et, à cet égard, nous allons demeurer dynamiques, mais nous ferons tout pour assurer que les services locaux demeurent rentables, et que les collectivités sont bien desservies.

M. Skelly: Une dernière question, car mon temps est presque écoulé. Il est important que les deux transporteurs fournissent d'excellents services dans cette région, mais je suppose que ces principes s'appliquent partout. Les transporteurs locaux de cette région ont beaucoup changé. Et maintenant, la région allant de Prince Rupert à Vancouver est desservie par ce que l'on pourrait appeler un transporteur sous-régional. Selon les journaux, et les conversations que j'ai eues le long de la côte, cette ligne aérienne connaît une baisse considérable, et si le territoire de la Pacific Western Airlines s'arrête à Winnipeg, je dois supposer qu'éventuellement, vous étudierez attentivement toutes ces routes partagées, afin d'y prévoir un développement possible. Si vous enlevez trop de passagers à Air B.C., afin de répondre à vos propres besoins de développement et de rentabilité, il se pourrait que vous sonnerez le glas de cette compagnie. En voyez-vous la possibilité?

M. Eyton: Absolument pas. En fait, notre compagnie exploite déjà à 90 p. 100 les routes maintenant accordées à Air B.C.; nous les leur avons données.

M. Skelly: Alors, le fait que votre territoire soit limité à Winnipeg ne vous obligerait pas à reprendre certaines de ces routes. Vous leur avez donné un grand nombre de routes, mais vous leur faites concurrence sur certaines routes plus importantes, et peut-être y aurait-il là une possibilité de faire sombrer cette compagnie, si vous décidiez de développer des routes comme Campbell River, Comox, Port Hardy, et même Victoria.

M. Eyton: Non, nous ne pourrions agir ainsi. Je peux vous assurer que notre objectif est de travailler de pair avec ces sociétés, et nous n'avons pas l'intention de revenir sur notre

[Text]

to come back. We have established a blueprint for the organization, or I guess a strategy, in medium long-term. There is no plan to look at that in any event.

Mr. Skelly: Okay, so the Winnipeg-Resolute Bay line will not, in fact, endanger local carriers from that problem. Do I take it that that is a commitment?

Mr. Eyton: Yes, it is.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly, you are well within your timeframe.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Eyton, we had some rather interesting presentations on Tuesday from the Director of the Combines Investigation Branch and also Dr. David Slater of the Economic Council of Canada. Both of these gentlemen seemed to advocate a move toward greater deregulation of the Canadian airline industry.

I am slightly perplexed, I have to admit, as to where Pacific Western sits in terms of whether or not we should let the airline industry grow up on its own—I think you have alluded to that type of notion in your own comments; that is, let the industry decide what is or is not economically viable—and yet the present regulatory process as administered through the CTC seems to bring you some comfort. So, my first question would be: Do you really feel that this proposed policy is too restrictive, even to the extent of citing three different levels of service; that we might, perhaps, contemplate a third national carrier at some point in the future, or a second regional carrier at some point in western Canada's future, given the tremendous growth in demand we are going to see out there? How far would Pacific Western go in terms of outright deregulation? Would you go as far as some of the recommendations we have had from the Combines people and the Economic Council?

• 1020

Mr. Eyton: Our view would be that the end result is what is important to the public and to ourselves. I think we would fare well enough under a deregulation environment, but it is not what we feel is right. When you have a carrier with the dominance of Air Canada, you simply cannot have a totally deregulated environment. We have been consistent over the past several years in suggesting that the airline structure we have in Canada at the moment is not bad. The public in this country are well served. Our air fares here, compared to the United States, compared to anywhere, stand up very well.

I think what we need, in our view, over a period of time is some realignment of routes so that you get a better balance, for example, between the two trunk carriers and perhaps a better balance with Air Canada and CP and the regionals on one side. This would eventually give the opportunity to introduce a still more competitive environment. At the time of the review it was felt that there were some fair advantages in that review.

[Translation]

parole. Nous avons déjà élaboré les plans de notre organisation à moyen terme. Et nous n'avons aucun plan pour reprendre ces routes.

M. Skelly: Très bien; alors, la nouvelle frontière Winnipeg-Resolute Bay ne met pas en danger ces transporteurs locaux. Est-ce un engagement?

M. Eyton: Oui, en effet.

Le président: Merci, monsieur Skelly, vous n'avez pas utilisé tout votre temps de parole.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Eyton, nous avons eu un exposé très intéressant, mardi, de la part du directeur des enquêtes sur les coalitions, et aussi de M. David Slater, du Conseil économique du Canada. Ces messieurs semblaient favoriser une plus grande déréglementation du secteur de l'aviation canadienne.

Je suis un peu perplexe quant à la position de Pacific Western quant à la question de savoir s'il faut donner libre cours au secteur de l'aviation—vous avez mentionné ce concept dans vos observations; c'est-à-dire laisser l'industrie déterminer ce qui est ou non économiquement rentable—et pourtant, le processus de réglementation appliqué présentement par la CCT semble vous rendre la vie facile. Croyez-vous vraiment que la politique proposée est trop restrictive, dans la mesure où elle définit même les trois niveaux de service à offrir? Pensez-vous qu'éventuellement, on pourrait voir naître un troisième transporteur national, ou un second transporteur régional dans l'Ouest du Canada, étant donné la demande accrue qui se fera sentir dans cette région à l'avenir? Dans quelle mesure Pacific Western favorise-t-elle la déréglementation complète? Iriez-vous aussi loin que certaines des recommandations proposées par les responsables des enquêtes sur les coalitions et le Conseil économique?

M. Eyton: Nous pensons que c'est ce qui en résulte qui est important pour le public et pour nous-mêmes. Je pense que nous n'éprouverions pas de problème si certains règlements étaient supprimés, mais nous ne pensons pas que ce soit possible. Lorsqu'un transporteur domine le secteur comme Air Canada, il est impossible de supprimer les règlements. Nous avons toujours dit, et nous l'avons répété au cours des dernières années, que la structure des compagnies aériennes au Canada, à l'heure actuelle, est loin d'être mauvaise. Le public de notre pays est bien servi. Nos tarifs aériens ici, par rapport à ceux des États-Unis, et par rapport à n'importe quel autre pays, sont tout à fait raisonnables.

A notre avis, nous devons, au fil des ans, rajuster certains services pour parvenir à un meilleur équilibre, par exemple, entre les deux principaux transporteurs, et entre Air Canada et CP Air et les compagnies régionales. Cela permettrait finalement à ces compagnies de se livrer une plus forte concurrence. Lors de l'examen de la situation, il a été établi que cela présentait certains avantages.

[Texte]

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I think I hear Mr. Eyton saying that a form of controlled deregulation would be most desirable, one designed to favour the regionals and trunk carriers and to overcome this problem of market dominance by Air Canada. I want to ask him, then, to comment on the problem that the regional carriers in the eastern sector have. We heard that they in total have no more aircraft than Pacific Western in western Canada and yet, I presume, their market area is two or three times as great. In other words, the dominance of Air Canada on their gravy runs, between the major cities and the lack of Air Canada service—as was their traditional role—to many of the remote regions of Canada, is such that these regional carriers in the eastern region seem to be at even a much greater disadvantage, relative to Air Canada, than you would be in the west, where you have services like the air bus service from Calgary to Edmonton, and Air Canada has not chosen to compete heavily with you on that.

So is that your notion then? That Air Canada should be required to roll back from this 65 per cent share of the market volume, in particular, by backing out of some of these high frequency services, where there ought to be more opportunity given for the privately owned airlines to compete?

Mr. Eyton: Yes, I see that as being one solution in resizing. On the other point, east versus west, I do not know the east perhaps as well as I should, but I think there are a number of routes, particularly in the maritime area, where Air Canada are on what we would call a regional route. I think, in time, some reallocation there would perhaps be beneficial to the industry; but I cannot go on and give you specifics there.

Mr. Siddon: Could I have one final question, Mr. Chairman? This deals with the question of provincially owned airlines. Dr. David Slater in his brief to us indicated that the desire of provincial governments to get into the business represented an aggravation of the problems already created by the market dominance of Air Canada, and the Economic Council felt that it was very undesirable that provincial governments, such as Alberta and perhaps Saskatchewan and perhaps British Columbia, or the Quebec case as well, or Ontario, should be contemplating an entry into the business because it would just compound the problem that you have described, with Air Canada's being able to dominate in terms of labour, and having the additional clout of public revenue to prop them up when times were tough, while private airlines had to operate in the real world. Is there any plan at Pacific Western to return Pacific Western to a position of private capital control?

Mr. Eyton: Mr. Siddon, unfortunately I am not in a position to comment. We are not the shareholders, of course. We are there to manage the company. I believe the Province of Alberta have stated somewhere publicly in the last year that it was their hope or intention to do something within a two-year period. Now, I do not know when that started or when it ends.

[Traduction]

M. Siddon: Monsieur le président, je crois que M. Eyton dit qu'il serait souhaitable de procéder à une espèce de déréglementation maîtrisée, qui favoriserait les compagnies régionales et les gros transporteurs et qui permettrait de mettre fin à la domination du marché qu'exerce Air Canada. Je voudrais alors lui demander de nous dire ce qu'il pense des problèmes qu'éprouvent les transporteurs régionaux dans l'Est du pays. On nous a dit qu'ils n'avaient pas plus d'avions que la Pacific Western dans l'Ouest du Canada, et pourtant, je crois que leur marché est deux ou trois fois plus grand. En d'autres termes, la domination qu'exerce Air Canada, qui marche sur leurs plates-bandes, entre les principales villes, et l'absence de services d'Air Canada, puisque c'était leur rôle traditionnel, dans de nombreuses régions éloignées du pays, est telle que les transporteurs régionaux de l'Est semblent être beaucoup plus défavorisés par rapport à Air Canada qu'ils ne le sont dans l'Ouest, où il existe des services d'aérobuses de Calgary à Edmonton; de plus, Air Canada a choisi de ne pas vous livrer une forte concurrence sur ce terrain.

Donc, est-ce ce que vous dites? Air Canada devrait être obligée d'abandonner une partie de son marché, qui se situe à 65 p. 100, en abandonnant certains de ses services très fréquents, et de donner à des compagnies aériennes privées l'occasion de le faire?

M. Eyton: Oui, c'est une solution envisagée. D'autre part, en ce qui concerne l'Est par rapport à l'Ouest, je ne connais pas aussi bien l'Est que je devrais, mais je pense qu'il existe un certain nombre de services, en particulier dans la région des Maritimes, où Air Canada devient en fait une compagnie régionale. Je crois qu'une nouvelle répartition du marché devrait favoriser ce secteur d'activités, mais je ne peux pas vous dire quelque chose de bien précis à ce sujet.

M. Siddon: Puis-je poser une dernière question, monsieur le président? Elle porte sur les compagnies aériennes provinciales. Dans son mémoire qu'il a présenté devant nous, M. David Slater a déclaré que les gouvernements provinciaux qui voulaient se lancer dans cette entreprise ne feraient en fait qu'aggraver les problèmes qui existent déjà à cause de la domination d'Air Canada; le Conseil économique estimait qu'il n'était absolument pas souhaitable que les gouvernements provinciaux, tels que celui de l'Alberta et peut-être de la Saskatchewan, et même de la Colombie-Britannique, ou encore du Québec, de l'Ontario, envisagent de se lancer dans ce secteur d'activités, car cela ne ferait qu'aggraver la situation que vous avez déjà décrite, Air Canada dominant la situation en ce qui concerne la main-d'oeuvre et bénéficiant de l'appui du Trésor public en temps de difficultés économiques, alors que les compagnies aériennes privées devaient se débrouiller toutes seules. Pensez-vous que Pacific Western sera bientôt privatisée?

M. Eyton: Monsieur Siddon, je ne suis malheureusement pas en mesure de faire des observations à cet égard. Nous n'en sommes pas les actionnaires. Nous sommes là pour diriger la société. Je crois que la province de l'Alberta a déclaré publiquement, l'année dernière, qu'elle espérait ou qu'elle avait l'intention de faire quelque chose d'ici à deux ans. Mais je ne

[Text]

• 1025

I would like to comment further that the form of ownership in our case has been very good. I was with our company when it was a private company and in fact have been with it the last 15 years. I knew it as a private company and I have known it as one owned by the government. The relationship has been equally satisfying with the form of ownership it has now. The government has had no input; they offer no guidance in the airline. There is no money; there are no guarantees. It is a very passive investment. As long as that sort of, I guess you would call it, environment exists, I think that the airline runs as much as a private company now as it ever did. We just do not have as many shareholders. But we have taken it to the point where it is profit motivated. We have a profit-sharing plan for every employee in the company, right across the board.

Mr. Siddon: I am sure Claude Taylor would say the same of Air Canada. That is the problem.

Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Eyton.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon. It surprises me that your line of questioning was so near to what I would like to ask if I get a chance, and if I do I will follow up. I might just remind you that you may have an opportunity later in the hearings to put that question to the Minister of Transportation from Alberta because we have notified all the provincial ministers of transportation of these hearings and given them an opportunity to appear if they wish.

Our next questioner is Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Eyton, I was just following up on what my colleague, Mr. Deniger, asked. If the possibility of flying from Calgary to Toronto had been based on including Winnipeg rather than Brandon, would you have still opted to stop in Brandon? Because Transair, your predecessor, had the privilege of stopping and making pickups in Winnipeg. Would you have been happier with that than having to service Brandon?

Mr. Eyton: Mr. Bockstael, we looked at including Winnipeg on that licence when we applied. We found that the traffic between Brandon and Winnipeg was so slim that in fact we were building a very weak segment into something that was, by our estimates at that point, very marginal. So we elected to leave the application the way it was and allow the local service carrier, that we had some concern for, a perimeter to do the local job which we felt he would do better.

I guess there is not too much more I can add to that other than to say that we had concern for that local carrier and we did not feel the traffic level, in any case, would warrant our examining it any further.

Mr. Bockstael: Thank you. You gave us a strong argument for making the divisional point Toronto rather than Winnipeg,

[Translation]

sais pas quand cette période de deux ans a commencé ni quand elle finira.

Je voudrais également préciser que, dans notre cas, l'exercice du contrôle financier a été excellent. J'ai été embauché par cette compagnie lorsqu'elle était privée et j'y travaille depuis 15 ans. Je l'ai connue alors qu'elle était privée et aussi lorsqu'elle appartenait au gouvernement. Et dans les deux cas, les rapports ont toujours été très satisfaisants. Le gouvernement ne s'est pas ingéré dans nos affaires et ne nous donne aucun conseil sur la façon de diriger la compagnie aérienne. Le gouvernement ne finance pas notre compagnie et il n'existe aucune garantie. C'est un investissement très passif. Tant que cette situation durera, je pense que la compagnie sera gérée comme une compagnie privée. La seule différence, c'est que nous n'avons pas autant d'actionnaires. Mais nous en avons fait une compagnie rentable. Nous avons mis sur pied un régime de partage des bénéfices à l'intention de chaque employé de la compagnie, sans exception.

M. Siddon: Je suis sûr que Claude Taylor dira la même chose d'Air Canada. Voilà le problème.

Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Eyton.

Le président: Merci, monsieur Siddon. Vous avez posé à peu près les questions que j'aurais voulu poser si j'en avais eu l'occasion et, dans ce cas, je continuerai sur la même lancée. Je voudrais simplement vous rappeler que lors d'audiences ultérieures, vous aurez peut-être l'occasion de poser cette question au ministre des Transports de l'Alberta, car nous en avons informé tous les ministres provinciaux des Transports et nous leur avons donné l'occasion de comparaître, si tel est leur désir.

Je passe la parole à M. Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. Monsieur Eyton, je voudrais poursuivre sur la même lancée que mon collègue, M. Deniger. Si vous aviez pu aller de Calgary à Toronto en faisant escale à Winnipeg et non à Brandon, auriez-vous choisi de faire escale à Brandon? Car Transair, votre prédécesseur, avait le privilège de faire escale et de prendre des passagers à Winnipeg. Auriez-vous préféré desservir Winnipeg plutôt que Brandon?

M. Eyton: Monsieur Bockstael, nous avons pensé inclure Winnipeg lorsque nous avons demandé notre permis. Nous avons constaté que le nombre de passagers entre Brandon et Winnipeg était si peu élevé que nous n'avons pas cru bon de retenir cette idée. Nous avons donc choisi de faire notre demande de permis comme cela avait été le cas initialement et de laisser au transporteur local, pour lequel nous éprouvions quelques préoccupations, le droit de desservir ces localités; de plus, nous avons pensé qu'il y arriverait mieux que nous.

Tout ce que je peux ajouter, c'est que nous avons des préoccupations pour ce transporteur local et que nous n'avons pas estimé que le trafic justifierait le dépôt d'une demande supplémentaire.

M. Bockstael: Merci. Vous venez de nous préciser avec force la raison pour laquelle vous avez choisi Toronto et non

[Texte]

and you pointed out that this was sort of a discretionary choice. What would you say to having the divisional point at Thunder Bay or at Sault Ste. Marie or some other point in between? I recall your arguments about having a central point for distribution and servicing the public, but then you take into account that one of the problems Canada is having with the City of Toronto is that the Toronto airport is always referred to as already congested and that we are going to have to do something about the number of flights landing in and departing from Toronto. So is there another divisional point that could do the same?

Mr. Eyton: There are really three factors, I believe, Mr. Bockstael, that have to be looked at there. I would say that if you looked at just simply the one of having all the regional carriers together with the similar equipment at a common point, it really would not matter whether it was Toronto or Thunder Bay or Windsor or wherever. That part would work, and that eventually will, I am sure, include equipment interchanges and things of that nature.

The other two points, though, are that Toronto does produce a good part of the traffic in this country to and from the regions, and I think that as long as that traffic is available through Malton Airport there is clearly some advantage in having the regional carriers meet there.

• 1030

The last point is the extent of the charter activity. Toronto, at the moment, is the largest charter point in the country. We need that after-hour utilization if the equipment is sitting there. If we were able to find that the other common point, be it Windsor, Thunder Bay or so on, and so had an equal amount of opportunity then there would not be problem, but if we could only obtain that by being in Toronto then I think we have to favour that.

Mr. Bockstael: If it was open competition, there is no doubt that all of the carriers would want to compete with the more productive lines. This then creates the problem, which we have seen from time to time, that smaller airlines have gone out of business because they could not cope with it. You sublet some of your work in Manitoba to Calm Air when Lamb Air went out of business. But when one of these smaller carriers goes out of business they immediately turn to the government and say, provide a subsidy, give us a subsidy. Before your taking over Brandon we had Perimeter Airlines working from Winnipeg to Brandon, and even with a subsidy they said it was not viable so they gave it up. Are you in favour of that kind of subsidy on the part of the government to make up on the lines that are not productive?

Mr. Eyton: Not at all. I really oppose subsidies at any level. I recall certain Prairie routes that we looked at several years back where there were subsidies being offered. I think Yorkton was involved, and Brandon, and a different routing. We looked at it, but I think that every route has to make it on its own. In most cases there are carriers that are able to offer a service if

[Traduction]

Winnipeg, et que vous l'avez fait selon votre propre gré. Que diriez-vous si vous vous arrêtiez à Thunder Bay, à Sault-Sainte-Marie, ou dans n'importe quelle ville entre ces deux points? Je me souviens que vous aviez dit que vous vouliez assurer la distribution et les services offerts au public à partir d'un centre, mais ensuite, vous dites qu'un des problèmes qu'éprouve le Canada par rapport à la ville de Toronto, c'est que son aéroport est déjà bondé et qu'il faut faire quelque chose pour diminuer le nombre de vols qui atterrissent et qui décollent de Toronto. Donc, existe-t-il un autre centre qui vous intéresse?

M. Eyton: Je crois, monsieur Bockstael, que trois éléments entrent en jeu. Si le seul intérêt était de regrouper les transporteurs régionaux qui disposent de matériel semblable en un centre, cela ne ferait aucune différence si c'était Toronto, Thunder Bay, Windsor ou une autre ville. Cet arrangement fonctionnerait très bien et comprendrait au bout du compte, j'en suis sûr, un échange de matériel, et d'autres facteurs de cette nature.

Les deux autres facteurs, cependant, sont qu'une bonne part du trafic se rendant dans les autres régions et en revenant a pour point d'origine Toronto, et je pense que tant que l'on pourra utiliser l'aéroport de Malton, les transporteurs régionaux auront tout intérêt à s'y regrouper.

Le dernier facteur porte sur l'ampleur des services d'affrètement. À l'heure actuelle, Toronto regroupe le plus grand nombre de vols nolisés au pays. Nous avons besoin d'eux, puisqu'ils utilisent le matériel qui dort après les heures normales de travail. Si nous constatons que l'autre centre, que ce soit Windsor, Thunder Bay ou une autre ville, avait les mêmes possibilités, alors, il n'y aurait aucun problème, mais si nous pouvons le faire en étant à Toronto, alors, je crois que nous n'avons pas le choix.

M. Bockstael: Si la concurrence était libre, il ne ferait aucun doute que tous les transporteurs se disputeraient les trajets les plus rentables. Mais, et nous avons déjà vu cette situation de temps à autre, cela pousse les petites compagnies aériennes à déclarer faillite, car elles ne peuvent soutenir la concurrence. Vous avez sous-traité une partie de votre travail, au Manitoba, à Calm Air, lorsque Lamb Air a déclaré faillite. Mais lorsqu'une de ces petites compagnies aériennes déclare faillite, elle se tourne immédiatement vers le gouvernement et demande une subvention. Avant que vous n'assuriez le service de Brandon, Perimeter Airlines desservait la ligne Winnipeg-Brandon et l'a abandonnée après avoir constaté qu'elle n'était pas rentable, même avec une subvention. Pensez-vous que le gouvernement doive distribuer des subventions pour assurer le service de trajets non rentables?

M. Eyton: Pas du tout. Je m'oppose aux subventions, à quelque niveau que ce soit. Je me rappelle, il y a quelques années, que nous avons examiné certains vols dans les Prairies, lorsque des subventions étaient offertes. Il s'agissait, je crois, de Yorkton, de Brandon et d'un autre trajet. Nous avons examiné la situation, mais je pense que chaque vol doit être

[Text]

the traffic level is there, if there is any traffic level there that justifies a service.

Mr. Bockstael: In using an actual example or an actual experience, on any given Friday here in Ottawa, as members of Parliament going west can testify, you go to the airport and you could not get another person on Air Canada at 3.25 p.m. even if you had a shoehorn. I would say that we would welcome other timetables that do not force us all on the 3.30 p.m. flight. If there was one at 6.30 p.m. or later, I expect that the number of passengers would be shared by both of those airlines.

I can see competition on a Friday or at the beginning of the week when a lot of businessmen are coming to Ottawa. But conversely or subsequent to that, I met some people last Friday who were on the waiting list, on standby, to get on the flight to Winnipeg and they could not make it. The next morning they took the Air Canada flight at 9.30 but there were only seven people on a 120-passenger plane. So it is fine to say competition, but is there not also a responsibility for the carrier to make sure that the service is there whether there is customer demand or not? The question is, how much will other airlines want to compete for the off-time, and in the pricing required for air fares you have to take into account the less-than-capacity ridership.

To follow on that, we had representations from the consumer group and the Economic Council saying that to be more efficient, airlines should simply cut the cloth to suit the demand. They seem to imply that instead of using a jumbo jet when they had a smaller requirement, all an airline had to do was get a smaller plane and then put it into service, and that it was easy to do. Would you comment on what difficulties there would be? Because you have 21 or 26 large jets, what would be the problem in meeting that suggestion in a smaller market or in a regional area; just getting a smaller plane to take care of a lesser demand?

Mr. Eyton: In our case with the regional routes we do have the peak periods, peak days which you are suggesting, and it is hard to handle because obviously you cannot gear up and acquire equipment just to handle the peaks. But I think we have been successful in a number of cases on the coast in having the local carriers supplement us in scheduling, so some of that problem is taken care of.

• 1035

We also, because of the size of the fleet, have been able to operate extra sections. If there is a known load building up, the reservations accumulate. For example, over the Christmas period, which I know was perhaps an extreme example, we ran 210 extra sections in western Canada to meet the peak. Those were after hours, they were terrible hours of the night and early morning, but the people were all moved. I believe all airlines in Canada make an attempt not only to meet those heavy traffic demands but in fact to size their equipment to

[Translation]

rentable en lui-même. Dans la plupart des cas, certains transporteurs peuvent offrir un service si le nombre de passagers est assez important, si ce nombre justifie la mise en place d'un vol.

M. Bockstael: Pour vous donner un exemple précis, le vendredi, à Ottawa, comme pourront en témoigner les députés qui se rendent dans l'Ouest, il n'y a plus une seule place sur le vol d'Air Canada de 15h 25, et personne ne pourrait le prendre, même s'il avait un chausse-pied. Je dois dire que nous aimerions que d'autres vols soient prévus, pour que nous n'ayons pas à prendre le vol de 15h30 tous en même temps. S'il y en avait un à 18h 30, ou plus tard, je suppose que les deux compagnies aériennes pourraient se partager le nombre de passagers.

Il existe effectivement une concurrence, le vendredi, ou au début de la semaine, lorsque beaucoup d'hommes d'affaires viennent à Ottawa. Mais par contre, j'ai rencontré plusieurs personnes, vendredi dernier, qui étaient sur la liste d'attente pour pouvoir prendre le vol pour Winnipeg, et qui n'ont pas pu le faire. Elles ont pris le vol d'Air Canada du lendemain, à 9h 30, mais elles n'étaient que sept, alors que l'avion compte 120 sièges. Donc, c'est bien beau de parler de concurrence, mais le transporteur ne doit-il pas assurer un service, qu'il y ait une demande ou non? Alors, je vous demande si les autres compagnies aériennes voudront assurer un service aux heures creuses, et de plus, pour établir le prix du transport aérien, il faut tenir compte des sièges vides.

Pour poursuivre sur la même lancée, les représentants des consommateurs et du Conseil économique nous ont dit que pour être plus rentables, les compagnies aériennes devraient s'adapter à la demande. Au lieu d'utiliser un avion énorme lorsque la demande était faible, une compagnie aérienne n'avait qu'à mettre en service un avion plus petit, ce qui était facile. Pourriez-vous nous dire quelles difficultés vous rencontrez? Si vous disposez de 21 ou de 26 gros avions à réaction, que seraient les problèmes dans un marché plus petit, ou dans une zone régionale? Quels problèmes y aurait-il à adapter l'avion à la demande?

M. Eyton: En ce qui concerne les vols régionaux, il existe aussi chez nous des périodes de pointe, des jours de pointe dont vous avez parlé tout à l'heure, et cela pose des problèmes, car on ne peut pas simplement acheter des avions pour faire face aux périodes de pointe. Mais je pense que nous avons réussi dans un certain nombre de cas, puisque, dans les régions côtières, les transporteurs locaux nous aident, ce qui résout une partie du problème.

D'autre part, en raison de l'importance de notre flotte, nous avons pu faire face au trafic supplémentaire. Si la demande est forte, les réservations s'accumulent. Par exemple, à Noël, ce qui, je le concède, constitue peut-être un extrême, nous avons pu répondre à la demande dans l'Ouest du Canada en assurant 210 vols supplémentaires. Ils se faisaient après les heures normales de travail, pendant la nuit et à l'aube, mais tout le monde a pu prendre un avion. Je pense que toutes les compagnies aériennes du Canada essaient non seulement de répondre

[Texte]

the various loads offered during the week. Air Canada, of course, with its fleet mix, would have an opportunity to do a lot more than the rest of us with the very large aircraft, the 747 down to the DC-9, and I am certain they do that.

The Chairman: A very short question, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: It is a very quick one.

In your presentation of November 13, you say there is no need for a new policy, and the status quo is what is being suggested. My question is, are you in favour of the regulation of rates and fares by the CTC? Or should fares be deregulated?

Mr. Eyton: I think I would take a middle road, that there is something, a term—I do not quite understand the term, but I think it is referred to as “zones of reasonableness”: a certain flexibility is given carriers to adjust rates either up or down within that zone, if it can be established. It will probably take away a lot of the regulatory burden and I think it would allow a little more imaginative marketing than we have seen over the years.

But total deregulation—no. I think there are a lot of groups that have no competition, and our feeling I think would be that the public would want some tribunal that is reviewing or keeping an eye on the rate structures.

Mr. Bockstael: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I think Mr. Eyton may have got the impression as he was reading his brief earlier that absolutely no one was listening to him. I saw him look up a couple of times, and I think, Mr. Chairman, we should assure him that while parliamentarians may not look like they are listening, they are actually paying attention or have read the thing ahead of time.

I was interested in your answer to Mr. Siddon's question, that PWA may well be sold to private interests, as I understand what you said, within the next year or two. Is that correct?

Mr. Eyton: That has come to me, I guess probably as indirectly as to many of you, but I believe the Minister of Transport in Alberta did comment that consideration was being given within a certain time period.

Mr. Ellis: What would you say to asking the federal government to sell Air Canada as a means of reducing its impact on the overall air transport picture in Canada?

Mr. Eyton: I do not know that I would want to be drawn in on that.

Mr. Ellis: You want Air Canada to be reduced; you are saying you want partial deregulation, and it is a theory that I

[Traduction]

aux demandes élevées, mais d'adapter leur matériel à la demande diverse au cours de la semaine. Il est évident qu'Air Canada, compte tenu des nombreux avions qu'elle a à sa disposition, a l'occasion d'en faire beaucoup plus que nous, qui ne disposons que d'avions énormes, alors qu'Air Canada dispose du 747 jusqu'au DC-9, et je suis certain qu'elle le fait.

Le président: Une question très brève, monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Elle le sera.

Dans votre mémoire du 13 novembre, vous dites que l'élaboration d'une nouvelle politique est inutile et vous proposez que la situation reste telle quelle. Alors, pensez-vous que la Commission canadienne des transports devrait réglementer les tarifs, ou toute réglementation devrait-elle être supprimée dans ce domaine?

M. Eyton: Ni l'un ni l'autre. Il existe un terme, je ne comprends pas très bien ce terme, mais je crois qu'on le désigne sous le nom de «zone de nature raisonnable»: des transporteurs peuvent baisser ou augmenter leurs tarifs à l'intérieur de cette zone, si cela peut être établi. On se débarrassera vraisemblablement ainsi de l'essentiel de la réglementation dans ce domaine, et je pense que les politiques de commercialisation deviendront peut-être un peu plus originales que ces dernières années.

Mais je ne suis pas en faveur d'une abolition complète de la réglementation. Il existe de nombreux groupes qui ne livrent aucune concurrence, et je crois que le public souhaiterait ait qu'une sorte de tribunal vérifie les tarifs.

M. Bockstael: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. M. Eyton a peut-être eu l'impression, en lisant son mémoire tout à l'heure, que personne ne l'écoutait. Je l'ai vu lever la tête une ou deux fois, et je pense, monsieur le président, que nous devrions le rassurer, car si les parlementaires donnent parfois l'impression de ne pas écouter, ils font en réalité attention, ou ont déjà lu le mémoire.

La réponse que vous avez donnée à la question de M. Siddon m'a beaucoup intéressé, à savoir que la Pacific Western Airlines pourrait bien être privatisée au cours des deux prochaines années. Est-ce exact?

M. Eyton: Ce renseignement m'est parvenu indirectement, tout comme à vous, mais je pense que le ministre des Transports de l'Alberta a bien fait observer qu'il étudiait la chose.

M. Ellis: Pourquoi ne pourrait-on pas demander au gouvernement fédéral de vendre Air Canada, ce qui permettrait de réduire la domination du marché qu'elle exerce au Canada?

M. Eyton: Je ne suis pas sûr de vouloir le faire.

M. Ellis: Vous voulez qu'Air Canada réduise sa domination du marché; vous dites que vous voulez une abolition partielle

[Text]

personally agree with. Would not one of the ways of partially reducing Air Canada be to sell it to private interests, who would very quickly pare away some of the fat there and cut a few lines to make sure it did pay?

Mr. Eyton: I did not want to be misunderstood. I think Air Canada have done an outstanding job. I think their leadership has been good. I think they are a very fine airline by any standard, certainly, Canadian or world-wide.

So it was not the inefficiency, it was simply the size. I am not sure that what you are suggesting would necessarily correct that. I obviously would prefer, because of our position, really not to get too far into commenting on whether it was good or bad.

Mr. Ellis: Air Canada served a very necessary function, just as CBC has over the years served a very necessary function: that of providing services to the distant parts of Canada that could not be provided by private carrier, be it a carrier of people on an airline or a carrier of radio and television waves. Is it not possible that Air Canada has outlived that particular usefulness?

Mr. Eyton: They have an awful lot indeed in route opportunities. As a matter of fact, I could go as far as to say that there is probably nothing they would do under a deregulated environment that they are not doing today. So what you have in the country is an airline that has the ingredients of being deregulated simply through the route opportunities and size that they have, competing with airlines that still have a great degree of regulation.

• 1040

I am not sure I addressed your question as . . .

Mr. Ellis: And I am not sure I understood your answer. I get the feeling that you would like to see Air Canada stay exactly as it is, but I think I heard in your remarks earlier that there would be a greater efficiency if some of the Air Canada routes could in fact be turned over to regional carriers.

Mr. Eyton: Not only regionals. Looking at the industry in a very general sense, I think there would be some public benefit if, for example, there was a way of sizing up CP Air so that in fact they were capable of competing more head on with a carrier. That market share is going to help. Now, many might say that they have the opportunity to do that now. It is pretty hard to enter the game late with the cost of carrying equipment and so forth. So sizing up of the trunk carriers I think is important.

As for the regional carriers, that sizing up is gradually taking place. I guess no one can speculate what will happen in the eastern part of the country with the regionals, but if they were sized up or in combinations of one sort or another they would probably be very comparable to ourselves.

[Translation]

de la réglementation, et je suis d'accord avec vous. Ne pourrait-on alors réduire la domination d'Air Canada en la vendant à des intérêts privés qui se débarrasseraient rapidement de tout ce qui n'est pas rentable?

M. Eyton: Je crois que vous m'avez mal compris. Je pense qu'Air Canada conduit sa barque de façon magistrale. Le leadership qu'elle exerce est excellent. Cette compagnie aérienne est excellente, même par rapport aux autres, qu'elles soient canadiennes ou internationales.

Donc, il ne s'agissait pas de l'inefficacité, mais de l'importance. Je ne suis pas convaincu que votre proposition permettrait de redresser la situation. Je préférerais évidemment, en raison de notre position, ne pas faire trop d'observations à ce sujet, bonnes ou mauvaises.

M. Ellis: Air Canada joue un rôle très important, tout comme Radio-Canada l'a fait au fil des ans: elles permettent de desservir des régions éloignées du Canada qui ne pourraient pas l'être par des transporteurs privés, qu'il s'agisse de transporter des gens ou des ondes. Air Canada n'a-t-elle pas dépassé ce stade?

M. Eyton: Les vols dont elle dispose sont effectivement importants. En fait, je pourrais vous dire que, même si toute réglementation était abolie, Air Canada pourrait continuer à faire exactement ce qu'elle fait maintenant. Donc, dans notre pays, la réglementation régissant cette compagnie aérienne peut être abolie grâce aux nombreux vols dont elle dispose et à leur importance, et elle pourrait livrer concurrence aux compagnies aériennes qui sont toujours très réglementées.

Je ne suis pas sûr d'avoir répondu à votre question comme . . .

M. Ellis: Et je ne suis pas sûr d'avoir compris votre réponse. J'ai l'impression que vous voudriez qu'Air Canada reste telle quelle, mais je crois que vous avez dit tout à l'heure que la concurrence serait plus forte si Air Canada pouvait supprimer certains vols au profit de transporteurs régionaux.

M. Eyton: Pas seulement au profit des transporteurs régionaux. Si l'on examine ce secteur d'activités de façon très générale, je pense qu'il serait tout à fait rentable pour le public que CP Air recharge ses batteries pour pouvoir livrer une plus forte concurrence à un autre transporteur. Cette part du marché va constituer une aide considérable. Mais nombreux sont ceux qui diraient que CP Air a l'occasion de le faire maintenant. Il est très dur de sauter dans le wagon en retard, compte tenu du coût du matériel, et ainsi de suite. Je crois donc qu'il est important qu'elle gonfle sa flotte.

C'est ce qui se passe actuellement, mais progressivement, pour les transporteurs régionaux. Je pense que personne ne peut deviner ce qui se produira dans l'Est du pays à propos des transporteurs régionaux, mais s'ils achetaient du matériel ou si une autre solution était adoptée, ils pourraient soutenir la comparaison avec nous.

[Texte]

I was not attempting to scale Air Canada down to benefit the regionals. I was suggesting a gradual scaling down or a holding back of Air Canada so the other carriers grow so you would have a larger competitive element, a larger market share, amongst the other carriers.

Mr. Ellis: On the assumption that carriers like any other business tend to grow where they are efficient and where they are profitable, would you agree to the free or freer entry of locals?

Mr. Eyton: I think with the locals freer entry is what is contemplated. I do not see any risk there as long as there is some eye kept on the financial assumptions they make in taking on a chore. In my view, over the years a lot of the smaller carriers—not the ones we have touched on today, but some of the smaller ones—have not had the appreciation of the necessity of producing an adequate return that the larger carriers have had, and sooner or later they are in trouble and they are back to government looking for help. So I want to avoid the government having to carry that latter burden.

Mr. Ellis: I think we both agree on that.

One last area—well, two areas—I want to get into, one on this general area: In the policy, the statement was made earlier this week that the policy could go into place without taking into consideration the routes: I felt, and some of my colleagues felt, that that was not possible. Would you like to comment on that? The author of the report, Mr. Lovink, indicated that he felt that policy could be put into place without taking into consideration the routes flown by the carriers.

Mr. Eyton: I would have to say that it would be very difficult to implement the policy if any account was taken of the comments we made earlier about the 800-mile stage length. I think the east is different from the west, and I think to that extent there is in our view some fine tuning.

I think, too, there appears on the surface to be some opportunity for carriers to grow and move within, in our case, a region; but the test of public convenience and necessity still has to be met. I think they are just enshrining the status quo there where there would be virtually no change.

Mr. Ellis: Finally, I want to change entirely and just ask a brief question in regard to your own policy within PWA. I notice that in addition to the 26 Boeing 737s you have now you actually have 4 Boeing 767s on order, and I think you have reduced your fleet of Hercules from 3 to 2, have you not? Do you see a rationalization in having everything in the Boeing family? I have been critical of Air Canada in the past for having one or two of each company that is in the business. I would be curious as to your policy with regard to your purchase of aircraft.

[Traduction]

Je n'ai pas voulu diminuer l'importance d'Air Canada au profit des transporteurs régionaux. Je proposais qu'Air Canada se débarrasse de certains vols pour que les autres transporteurs puissent croître, pour que la concurrence soit plus forte, la part du marché plus importante entre les autres transporteurs.

M. Ellis: En supposant que les transporteurs, tout comme toute autre entreprise, ont tendance à croître lorsqu'ils sont rentables, voudriez-vous que les transporteurs locaux aient un accès libre, ou plus libre, sur le marché?

M. Eyton: Je crois que c'est ce qui est envisagé. Je ne pense pas qu'il y ait de risques tant que leurs comptes sont vérifiés lorsqu'ils assurent un service. Au fil des ans, je crois que de nombreux petits transporteurs, pas ceux dont nous avons parlé aujourd'hui, mais certains des transporteurs plus petits, n'ont pas eu à être aussi rentables que les transporteurs plus importants, et tôt ou tard, ils éprouvent des difficultés et reviennent demander une aide au gouvernement. Donc, je voudrais éviter au gouvernement d'avoir à porter ce fardeau.

M. Ellis: Je crois que nous sommes tous les deux d'accord à ce sujet.

Il existe un autre domaine, et même deux, que je voudrais explorer avec vous: certains ont déclaré, au début de la semaine, que la nouvelle politique pourrait être établie sans tenir compte des vols: j'ai pensé, et c'est le cas de certains de mes collègues également, que ce n'était pas possible. Avez-vous des observations à faire à ce sujet? L'auteur du rapport, M. LoVink, a déclaré qu'il estimait que cette politique pouvait être appliquée sans tenir compte des vols effectués par les transporteurs.

M. Eyton: Je dois dire qu'il serait très difficile d'appliquer cette politique si on tenait compte des observations que nous avons faites plus tôt à propos de l'étape de 800 milles. Je crois que l'Est présente des caractéristiques différentes de l'Ouest, et je pense que dans ce domaine, nous nous débrouillons très bien.

Je crois qu'il existe également, en filigrane, pour les transporteurs, une occasion de croître et de s'implanter, comme dans notre cas, dans une région; mais le critère de service public et de nécessité doit être respecté. Je pense qu'ils ne cherchent qu'à consacrer le statu quo, pour qu'il n'y ait aucun changement.

M. Ellis: Pour finir, je voudrais changer complètement de sujet et vous poser une brève question sur la politique que vous suivez au sein de la Pacific Western Airlines. Je note que, outre les 26 Boeings 737 dont vous disposez actuellement, vous avez commandé 4 Boeings 767, et je pense que vous avez ramené votre flotte d'avions Hercules de 3 à 2, n'est-ce pas? Pensez-vous qu'il est rationnel de n'avoir que des avions Boeing? Il m'est arrivé de critiquer Air Canada parce que la compagnie contrôle pratiquement toutes les autres compagnies aériennes. J'aimerais que vous nous parliez de votre politique d'achat d'avions.

[Text]

• 1045

Mr. Eyton: We do not have any policy relative to manufacturer. We have looked at the aircraft we feel would do the best job for us, with one of the limiting factors in selection being the downtown airport in Edmonton, the municipal airport, which is right in the centre of the city, as you may know. The other equipment of that size, the DC-9, for example, could not operate in and out of that field, where the 737 had the capability. So it made some sense for us to build the fleet around that aircraft.

As a consequence, over the years we have standardized on the 737 aircraft, but not until after having gone through a great deal of sorting out. We had two F-28s at one point, two YS-11s, two Electras, five Convairs, DC-6s, DC-4s. We had everything, but we think there is a lot of economy in trying to standardize as far as possible on that Boeing 737 equipment. It comes out in training; we are not pumping pilots through various aircraft types or training maintenance people through the various types, and so forth.

Our policy relative to the short-haul aircraft is the Boeing 737 aircraft. We did look at the E-310 at the same time we looked at the 767, and looked at the Douglas-80 and the Lockheed aircraft. When we had finished with it all, it was operationally a very close race between the E-310 and the 767. In fact, they were head and head. In the end, we chose the Boeing equipment again because of the proximity of the Boeing factory to our base in Vancouver. You could not quantify that advantage, but we know there is one.

To finish that off, with respect to the others, we do have one 727 now that is on charter to Panarctic exclusively. When they are through with it, we do not intend to move that aircraft out of the fleet; perhaps it will be moved to one of the local carriers that is in the cargo business. On the Hercules, we are down from four to two. We used to tramp the world with a Hercules, now we are essentially serving our own back garden in the Canadian North. Sooner or later, the Hercules operation will be sold off or moved to one of the other carriers in our region.

Mr. Ellis: You will be out of the freight business.

Mr. Eyton: No, we are in the freight business in a very substantial way. We have C model 737s that are capable of carrying about half the load of the Hercules, but I think we will concentrate in that way. The 767 also has a fair freight capacity.

We will be out of the outsize freight business—carrying drilling rigs and trucks and so on.

Mr. Ellis: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Now I am going to have to start being a little heavier with the time, unfortunately. We still have four people who wish to ask some questions. Mr. Dinsdale is next, followed by M. Dionne, followed by Mr. McDermid. Mr. Skelly would like a

[Translation]

M. Eyton: Nous n'avons pas de politique particulière quant au constructeur. Nous examinons les appareils qui nous semblent le mieux convenir à nos besoins, sachant qu'un des facteurs de sélection qui nous limitent est l'aéroport du centre-ville d'Edmonton, l'aéroport municipal, qui se trouve en plein coeur de la ville, comme vous le savez peut-être. L'autre appareil de cette taille, le DC-9, par exemple, ne pourrait pas atterrir et décoller sur ce terrain, qui n'est possible que pour le 737. Il nous a donc semblé raisonnable de constituer notre parc autour de cet appareil.

C'est pourquoi nous avons adopté la norme des 737, mais ce ne fut qu'après un sérieux examen de la situation. Nous avons eu, à un moment, deux F28, deux YS-11, deux Electras, cinq Convairs, des DC-6, des DC-4. Nous avons tout eu, mais nous pensons que l'on peut économiser beaucoup si l'on standardise autant que possible l'équipement en achetant des Boeings 737. Par exemple, pour la formation; il n'est pas nécessaire d'enseigner aux pilotes le maniement de divers types d'appareils, et c'est la même chose pour le personnel de maintenance.

Nous avons donc décidé d'utiliser le Boeing 737 pour les courtes distances. Nous avons envisagé le E-310, au même moment que le 767, ainsi que le Douglas-80 et le Lockheed. On peut dire que les résultats étaient très serrés entre le E-310 et le 767. En fait, ils arrivaient *ex aequo*. Nous avons finalement choisi l'équipement Boeing à cause de la proximité des usines Boeing pour notre base de Vancouver. Cet avantage est difficile à quantifier, mais nous savons qu'il existe.

Pour conclure, et pour ce qui est des autres, nous avons actuellement un 727, affrété exclusivement pour Panarctic. Lorsqu'ils n'en auront plus besoin, nous n'avons pas l'intention de nous en débarrasser; peut-être le passerons-nous à un autre transporteur local qui fait de l'affrètement. Pour les Hercules, nous n'en avons plus quatre, mais deux. Nous parcourons le monde avec le Hercule, et maintenant, nous nous en servons essentiellement chez nous, dans le Nord canadien. Tôt ou tard, le service Hercule sera vendu ou transféré à un des autres transporteurs de la région.

M. Ellis: Vous allez abandonner le transport de fret.

M. Eyton: Non, pas du tout. Nous avons les 737-C, qui peuvent transporter environ la moitié de la charge des Hercules, et c'est ainsi que nous avons l'intention d'opérer. Le 767 a également une capacité intéressante.

Nous allons par contre abandonner le transport de fret extérieur, qui consistait à transporter des derricks de forage, des camions, etc.

M. Ellis: Merci.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Il va maintenant me falloir commencer malheureusement à être un peu plus strict sur l'allocation du temps. Il reste quatre personnes qui veulent poser des questions. D'abord M. Dinsdale, suivi de M. Dionne, et de M. McDermid, et M. Skelly

[Texte]

supplementary; I wanted to get a few myself, but I will forgo them.

Mr. Dinsdale, could you limit it to five minutes, please?

Mr. Dinsdale: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Deniger, Mr. Bockstael and Mr. Eyton have referred to the great success story in regional policy, the service into Brandon. I want to congratulate PWA for the job it has done in this respect. I think it demonstrates what flexibility in regional air policy can accomplish. It came about by an amendment in regulations in 1979. I think if you are looking for a divisional point you might have a good look at Brandon. It would certainly qualify as well as Sault Ste Marie in that regard, because it has been a real success story. I further want to congratulate PWA for the extra service they provided during last week's national skating trials.

Now having said that, there are some problems remaining. It is a two-year trial period. Transport Canada is still dragging its feet, still not quite convinced with respect to the feasibility of serving 185,000 people who were neglected for 15 years. We ran a vigorous campaign for 15 years and it was finally successful. Are you satisfied, Mr. Eyton, that the infrastructure is adequate to provide this service safely? For example, is the runway long enough? Do you need ILS? Are the terminal facilities adequate? The message we get is that there will be no major developments in this regard until the two-year trial period has passed.

• 1050

Mr. Eyton: Mr. Dinsdale, you touched on safety. There is no safety problem with the operation. It is totally safe or else we would not be taking this service on. But there are some improvements that will improve our service. We are restricted on certain days, under certain weather conditions, in the load that we can take on one of the segments. The runway now is 5,700 feet and our request at the end of the two-year period or earlier will be that the runway be improved to 6,300-6,500 feet, preferably 6,500.

The navigation system currently in operation is more reliable if you can have an instrument landing system in there, rather than the present visual approach slope indicator that is there.

The terminal building is barely adequate for 40 or 50 people, and in time some expansion of that would be highly desirable as well.

Mr. Dinsdale: The load limitation problem that you have in the summer, when the July temperatures soar upward: is that a handicap for economic feasibility?

Mr. Eyton: It is indeed. I forget just offhand what the passenger reduction is, but I think we were capable of carrying on that aircraft 117 people, and we were restricted down to around 85 to 90 on certain warm summer days.

[Traduction]

veut poser une complémentaire; j'en avais également quelques-unes moi-même, auxquelles je devrai renoncer.

Monsieur Dinsdale, pourriez-vous vous limiter à cinq minutes, s'il vous plaît?

M. Dinsdale: Merci, monsieur le président.

M. Deniger, M. Bockstael et M. Eyton ont parlé du grand succès de la politique régionale, à savoir le service de Brandon. Je veux féliciter PWA de ce qui a été fait à ce sujet. Je crois que cela montre ce qu'une politique régionale souple peut accomplir. C'est grâce à un amendement apporté aux règlements en 1979. Je crois que si l'on cherche une ligne de partage, Brandon pourrait être, tout autant que Sault-Sainte Marie, l'endroit idéal, étant donné le succès qu'a remporté ce service. Je veux également féliciter PWA du service supplémentaire offert pendant les sélections nationales de patinage, la semaine dernière.

Cela dit, il reste certains problèmes. Il s'agit d'une période d'essai de deux ans. Transports Canada traîne toujours la patte, n'est toujours pas convaincu qu'il soit possible de desservir 185,000 citoyens négligés pendant 15 ans. Nous avons mené une campagne vigoureuse pendant quinze ans et sommes finalement arrivés à nos fins. Êtes-vous convaincu, monsieur Eyton, que l'infrastructure est suffisante pour offrir ce service en toute sécurité? Par exemple, la piste est-elle assez longue? Avez-vous besoin d'un système d'atterrissage aux instruments? L'aérogare suffit-elle? Il semble que l'on ne modifiera pas beaucoup les installations avant l'expiration de la période d'essai.

M. Eyton: Monsieur Dinsdale, vous parlez de sécurité. Il n'y a aucun problème de sécurité. Sinon, nous n'assurerions pas ce service. Toutefois, on peut apporter certaines améliorations, puisqu'il arrive certains jours que les conditions atmosphériques ne nous permettent pas de dépasser une certaine charge. La piste ne fait actuellement que 5,700 pieds, et nous avons demandé qu'à la fin de cette période d'essai, ou plus tôt, si possible, cette piste soit allongée, pour atteindre 6,300 ou, de préférence, 6,500 pieds.

Le système de navigation actuel est plus fiable s'il y a également un système d'atterrissage aux instruments plutôt que l'indicateur visuel de pente d'approche actuel.

L'aérogare suffit à peine pour 40 ou 50 personnes, et il serait très souhaitable de l'agrandir.

M. Dinsdale: Le problème de limitation de charge que vous avez l'été, lorsque les températures de juillet sont très élevées, représente-t-il un handicap économique?

M. Eyton: Certainement. J'oublie quelle est exactement la réduction du nombre de passagers, mais je crois que l'on ne pouvait plus transporter 117, mais 85 ou 90 personnes quand il faisait très chaud.

[Text]

The Chairman: I have to intervene, Mr. Dinsdale, to tell you that I am having some difficulty relating those questions to our specific reference at this time.

Mr. Dinsdale: Well it has to do with regional air policy and I thought we were dealing with regional air policy.

The Chairman: We are dealing with the proposed policy statement on trunk and regional carriers, but this seems to me to be a specific station problem rather than a policy problem. Anyway, proceed for the rest of your time.

Mr. Dinsdale: I hope Brandon, Mr. Chairman, is a part of the regional air system. That is a strange ruling.

The Chairman: No, I said—

Mr. Dinsdale: That is a remarkably strange ruling. Is the Brandon airport not a part of the regional system?

The Chairman: It certainly is, but it seems to me that it is not the responsibility of PWA; it is the responsibility of the Minister of Transport.

Mr. Dinsdale: Well, I shall be asking questions of the Ministry of Transport.

The Chairman: Right, during the estimates.

Mr. Dinsdale: But I have to ask my questions based on information from the carrier obviously.

The Chairman: Proceed, Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Thank you, you have a heavy hammer.

The Chairman: We have a very short timeframe and we have to stay within our reference.

Mr. Dinsdale: I am staying within the timeframe and I am at the end of my questioning within the five-minute timeframe. I would say one final question then, seeing the chairman is heavy handed. We fought this issue for 15 years so I think I am allowed at least five minutes to express my feelings on the matter.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Dinsdale: On the two-year trial limit, would you say that already the service has more than justified itself economically and that there is absolutely no uncertainty with respect to its continuation?

Mr. Eyton: From what we have seen so far, there is no risk. We have not moved off routes even when there have been small drops in the viability, so certainly there is no risk at the moment with the sort of yields I was mentioning earlier, Mr. Dinsdale. We are very happy with it.

Mr. Dinsdale: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale. I am sorry you find that I am heavy handed, but I have consistently ruled that questions with regard to specific airports or specific actions of

[Translation]

Le président: Je dois vous dire, monsieur Dinsdale, que je ne vois pas bien comment ces questions touchent à notre ordre de renvoi aujourd'hui.

M. Dinsdale: Ma foi, il s'agit de la politique aérienne régionale, et je croyais que c'était bien là le sujet de nos entretiens.

Le président: Nous étudions un projet de politique touchant les transporteurs régionaux et interurbains, et il me semble que vous parlez là d'un problème bien spécial plutôt que de principes généraux. Néanmoins, je vous laisserai terminer.

M. Dinsdale: Monsieur le président, j'espère que Brandon fait partie du réseau aérien régional. Je trouve votre intervention étrange.

Le président: Non, je disais . . .

M. Dinsdale: C'est très étrange. L'aéroport de Brandon ne fait-il pas partie du réseau régional?

Le président: Certainement, mais il me semble que cela ne relève pas de la responsabilité de PWA, mais bien du ministre des Transports.

M. Dinsdale: Bien; je poserai donc mes questions au ministère des Transports.

Le président: C'est cela, à l'occasion de ses prévisions budgétaires.

M. Dinsdale: Mais il est bien évident que je ne pourrai poser mes questions qu'en ayant interrogé le transporteur.

Le président: Allez-y, monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Merci, vous avez un marteau assez lourd.

Le président: Nous n'avons que très peu de temps et il nous faut nous limiter à notre ordre de renvoi.

M. Dinsdale: Je ne dépasserai pas le temps qui m'est alloué, et j'aurai terminé mes questions. J'en ai une dernière, devant l'insistance du président. Étant donné que nous nous sommes battus pendant quinze ans, je pense que j'ai au moins le droit de dire ce que je pense là-dessus, en cinq minutes.

Une voix: Bravo!

M. Dinsdale: Pour cette période d'essai de deux ans, diriez-vous qu'aujourd'hui, le service a fait ses preuves économiques et qu'il est tout à fait certain qu'il sera poursuivi?

M. Eyton: Jusqu'ici, cela ne présente en effet aucun risque. Nous n'avons jamais abandonné un service, même lorsqu'il devenait économiquement moins profitable, si bien qu'il n'y a donc pour le moment aucun risque, si vous considérez le rendement dont je parlais tout à l'heure. Nous sommes parfaitement satisfaits.

M. Dinsdale: Merci.

Le président: Merci, monsieur Dinsdale. Je suis désolé que vous me trouviez trop strict, mais j'ai toujours déclaré que les questions touchant des aéroports précis, ou des points précis

[Texte]

a carrier are not part of our reference. But anyway you got your questions.

Mr. Dionne.

M. Dionne (Chicoutimi): Merci, monsieur le président. Je voudrais, rapidement, poser une question à M. Eyton.

• 1055

Vous avez eu, récemment, un litige impliquant *Time Air*. Est-ce que vous pourriez expliquer au Comité de quoi il s'agit et pourquoi vous refusez à *Time Air* un permis d'exploitation?

The Chairman: Mr. Dionne, I am having the same difficulty with that question as I had with Mr. Bockstael's question, if I understood it correctly.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, si vous me permettez, on parle de déréglementation dans l'industrie des transporteurs nationaux et locaux. Voici, je vous donne quelques explications. On sait qu'il y a eu un litige avec T.W.A., dans l'Ouest avec *Time Air*, et je voudrais savoir quelle est la nature de ce litige et pourquoi on refuse à *Time Air* un permis d'exploitation, parce qu'on parle de déréglementation un peu partout? On semble dire, monsieur le président, qu'Air Canada est présente sur toutes les lignes mais, par contre, T.W.A. refuse que *Time Air* soit présente dans une région.

The Chairman: I misunderstood. You are quite correct. Proceed.

Mr. Eyton: Mr. Chairman, Mr. Dionne, you have raised the Time Air question, and it is just the reverse of what you have been suggesting: that Time Air have been exclusive, flying right on the community of Lethbridge. They have served it both north and south, and now east and west. Over a period of about 10 years, we have been trying to serve Lethbridge north and south, ever since Air Canada moved off that and Time Air was left to grow. We left that to them. We have agreed that we will not oppose the north-south. We both applied, at the invitation of the City of Lethbridge, to serve them east-west, out of Vancouver and through an Ontario point into Lethbridge. The CTC, after a pretty lengthy hearing, awarded the route to both of us. Time Air appealed to the minister, and Pacific Western was removed from the route about three hours before our start-up.

So Time Air have it all to themselves. We work with them closely; they supplement us; they worked with us on the airbus operation, one of the more dense routes in Canada; they have an equal opportunity to compete in frequency with us. There is no way they are being held back here. They fly into Peace River in competition with CP Air. I think, if anything, they have been one of the more fortunate local carriers in our part of the country. I do not feel we are being difficult. I think it is a question of their wanting a certain part of the province as their, shall we call it, preserve. We would like to serve it, but we are not trying to damage them in the course of doing that.

[Traduction]

des opérations d'un transporteur, ne font pas partie de notre ordre de renvoi. En tout cas, vous avez posé vos questions.

Monsieur Dionne.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Thank you, Mr. Chairman. I would briefly ask a question from Mr. Eyton.

You recently had a conflict with Time Air. Could you explain to the committee what it was all about and why you are refusing to grant Time Air a licence?

Le président: Monsieur Dionne, cette question me pose autant de difficultés que celle de M. Bockstael, du moins si je l'ai bien comprise.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, if you allow me, we are talking about deregulation of the national and local carriers. I will give you some explanation. We know that there was some problems with PWA in the west concerning Time Air, and I would like to know what kind of problems there were and why Time Air has been refused a licence? We seem to think, Mr. Chairman, that Air Canada flies all the routes, but PWA is preventing Time Air from serving a region.

Le président: J'avais mal compris. Vous avez tout à fait raison. Allez-y.

M. Eyton: Monsieur le président, M. Dionne soulève la question de *Time Air* et c'est exactement l'inverse qui s'est produit: *Time Air* a l'exclusivité, va jusqu'à Lethbridge. La société dessert à la fois le nord et le sud, et maintenant l'est et l'ouest. Pendant environ dix ans, nous avons essayé de desservir le nord et le sud de Lethbridge, puisqu'Air Canada y avait supprimé ses parcours et que *Time Air* pouvait donc se développer. On leur a donc laissé cette région. Nous avons accepté de ne pas nous opposer à la liaison nord-sud. Sur l'invitation de la ville de Lethbridge, nous avons les uns et les autres demandé à desservir cette collectivité d'est en ouest, à partir de Vancouver jusqu'à Lethbridge, en prévoyant une escale quelque part en Ontario. La CCT, après une audience assez longue, a accordé ce parcours à nos deux compagnies. *Time Air* a interjeté appel auprès du ministre et *Pacific Western* a perdu le parcours environ trois heures avant que nous ne démarrions.

C'est donc *Time Air* qui s'est appropriée l'ensemble du service. Nous travaillons en étroite collaboration avec cette société, elle nous complète, elle a travaillé avec nous pour le service d'aérobis qui représente une des routes les plus denses au Canada; elle est tout aussi en mesure de nous concurrencer pour ce qui est de la fréquence des vols. Nous ne bloquons donc absolument pas ses activités. Cette société dessert Peace River comme le CP. Je crois que tout ce que l'on peut dire, c'est que c'est un des transporteurs locaux qui a eu le plus de chance dans cette partie du pays. Je n'ai vraiment pas l'impression que nous lui compliquions la vie. La question est qu'elle veut une certaine partie de la province pour son usage exclusif. Nous aimerions nous aussi desservir cette région,

[Text]

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, on s'accorde pour dire un peu partout qu'Air Canada a joué un grand rôle dans le pays et je pense même qu'Air Canada maintient ses tarifs parmi les plus bas au monde.

Maintenant, j'ai lu tous les mémoires des transporteurs du Canada et tout le monde parle de la présence d'Air Canada et tout le monde veut enlever plusieurs lignes à Air Canada. Je voudrais savoir ce qu'en pense T.W.A. . . . J'aimerais vous dire ceci: dans ma région, j'ai vécu également la disparition d'Air Canada il y a quelques années et nous avons un transporteur régional qui a pris la relève. Et, depuis que le transporteur régional a pris la relève, les tarifs ont grimpé en flèche et il n'y a plus de compétition. On parle de déréglementer Air Canada un peu partout, mais est-ce qu'on accepterait de déréglementer les autres transporteurs régionaux? C'est ma première question.

• 1100

Quelle sera l'importance, à l'avenir, d'Air Canada si on l'ampute de la majorité des grandes lignes, sur le plan national? Est-ce qu'Air Canada deviendra encore une figure d'unité nationale? Puis, est-ce qu'Air Canada maintiendra quand même un taux d'efficacité comme elle l'a toujours maintenu dans le passé?

Mr. Eyton: It would take longer than we have here and I think it would probably be improper of me to suggest a role for Air Canada. I think we in the industry all agree they have done a good job; we in Pacific Western certainly do. They simply have too much relevant to the rest and I think it is not a matter of wanting to take from them so we can have but I think, in the interest of the industry, it is better to have a better balance amongst all the carriers in the long run to ensure the survival, simply the survival, of many carriers.

I think, with respect to an earlier question on the fares or rates, I cannot comment on what has happened in your area, Mr. Dionne, but I do know that the majority of major carriers in Canada arrive at their rates through a formula. The formula is not dissimilar amongst most of the carriers because Air Canada set the lead. We have a number of non-competitive routes in northern Canada. We apply the same formula there exactly as we do to a number of the southern points. I would assume the carrier you are referring to probably does the same thing but since Air Canada backed off, the rates, of necessity, have gone up with the new carrier as they would have if Air Canada had stayed on.

The Chairman: Thank you, Mr. Dionne. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Before you start, Mr. McDermid, I am going to propose that we continue the questioning of this witness until 11.10 a.m., take a short break and then hear EPA.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

mais nous n'essayons absolument pas pour ce faire de lui causer préjudice.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, it is widely stated that Air Canada has played a major role in the country and I would even think that the airline is keeping its rates among the lowest in the world.

Now, I have read all the briefs by the Canadian carriers and they all complain about the presence of Air Canada and all want to take some routes from the airline. I would be interested in knowing what is the view of PWA. But I will first say that in my area, I have seen Air Canada disappear a few years ago and a regional carrier take over. Since that time the rates have been escalating very quickly and there is no competition left. They all want to deregulate Air Canada, but would they also agree to deregulate other regional carriers? That is my first question.

What will be the future significance of Air Canada on a national level if we take away from it most of its major lines? Will Air Canada still be an image of national unity? And will Air Canada be as efficient as before?

M. Eyton: Il ne m'appartient pas de suggérer un rôle pour Air Canada, et ce serait d'ailleurs beaucoup trop long. Tous les intervenants dans l'industrie conviennent que cette compagnie a fait du bon travail. C'est du moins l'opinion de *Pacific Western*. Elle a simplement trop par comparaison au reste. Il ne s'agit pas de lui retirer quelque chose pour que nous ayons plus, mais dans l'intérêt de l'industrie, il vaut mieux maintenir un meilleur équilibre entre tous les transporteurs, ne serait-ce que pour assurer la survie de bon nombre d'entre-eux.

Pour ce qui est de l'autre question au sujet des tarifs, je ne puis faire d'observations sur ce qui s'est passé dans votre région, monsieur Dionne, mais je sais que la plupart des principaux transporteurs au Canada déterminent leurs tarifs en se servant d'une formule. La formule est à peu près la même parce qu'Air Canada a donné le pas. Il y a un certain nombre de trajets non concurrentiels dans le nord du Canada. Nous y appliquons la même formule qu'à d'autres points au sud. Je suppose donc qu'il en va de même de ce transporteur auquel vous faites allusion, mais depuis qu'Air Canada s'est retirée, les tarifs ont nécessairement dû être augmentés.

Le président: Merci, monsieur Dionne. M. McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Avant que vous ne commenciez, monsieur McDermid, je propose que nous poursuivions l'interrogation du témoin jusqu'à 11h10, prenions une courte pause et passions ensuite à l'EPA.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I do not know what your schedule is like but I am wondering whether or not we might have a slightly longer period with this one since it is the only western carrier that I understand will be present—

The Chairman: Well, we have asked EPA to be here at 11.00 a.m. and we have to be somewhat fair to the witnesses we call as well.

Mr. Nowlan: I think Mr. Skelly has a good point.

The Chairman: We can, of course. I will consult with EPA while you are asking your questions. We can add some on to the other end of their time and go on beyond 12.30. I do not want to limit questioning arbitrarily but I do want to try to be fair both to all of the members of the committee and to the witnesses. Yes, Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I think the principles of confederation should also apply to the principle of regional carriers; EPA should have as much time, if there is a need for it, as any other regional carriers. I wish to protect their position and their right to be heard.

The Chairman: Their position will be protected. Anyway, let us not take time arguing. Let us get on with the questioning. Mr. McDermid, please.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Eyton, you made one statement that you do not have as many shareholders as you had when you were a private company. I beg to differ; I think you have many more. I would imagine that every taxpayer in the province of Alberta is now a shareholder in PWA.

Mr. Eyton: As I say, I stand corrected.

Mr. McDermid: I guess there are not very many true private regional carriers. Most of them have some government involvement of one kind or another either through subsidies, part ownership or full ownership by the public.

I want to cover a couple of things with you. Is PWA a profit-making organization right now?

Mr. Eyton: Yes, it is. It has been since 1970. We have had steady profits running, I guess, from 1976, of a little over \$2 million after tax. It is in the annual report here. It was roughly \$3 million the following year. Then it went to \$7 million or \$8 million. Then it went to \$13 million two years in a row, and we have just concluded the 1981 year. Subject to audit, the 1981 year will end up just under \$18 million, a very small portion of which, about \$500,000, is from operations. We have \$4 million that is gain on sale of aircraft and the rest is other income—investment income and so forth. We have been able to manage the funds we have very well. So, we are in a very solid position. Our cashflow in 1981 will be about \$40 million.

[Traduction]

M. Skelly: Monsieur le président, j'ignore quel est votre horaire, mais ne pourrait-on pas accorder un peu plus de temps à ce témoin, vu qu'il s'agit du seul transporteur de l'Ouest qui comparaitra . . .

Le président: Nous avons demandé aux représentants de l'EPA d'être ici à 11 heures et nous nous devons d'être justes envers nos témoins.

M. Nowlan: L'argument de M. Skelly est valable.

Le président: Nous pouvons le faire bien entendu. Je consulterai les représentants de l'EPA pendant que vous posez vos questions. Nous pouvons également aller au-delà de midi trente. Je ne veux pas limiter les questions de façon arbitraire, mais je tiens à être juste envers tous les membres du Comité ainsi qu'envers les témoins. Oui, monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, à mon avis, les principes de la Confédération devraient également s'appliquer aux transporteurs régionaux. L'EPA devrait disposer d'autant de temps, au besoin, que tout autre transporteur régional. Je souhaite protéger sa position et son droit de se faire entendre.

Le président: Sa position sera protégée. De toute façon, ne perdons-pas de temps à ergoter. Passons aux questions. Monsieur McDermid, s'il vous plaît.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Monsieur Eyton, vous avez dit que vous n'aviez autant d'actionnaires que lorsque vous étiez une société privée. Permettez-moi de ne pas être d'accord; j'estime que vous en avez plus. J'imagine que chaque contribuable de l'Alberta est maintenant un actionnaire de PWA.

M. Eyton: Je reconnais mon erreur.

M. McDermid: Je crois qu'il n'y a pas beaucoup d'authentiques transporteurs régionaux privés. Il y a toujours une participation du gouvernement, que ce soit sous forme de subventions, ou de détention d'une partie ou de l'ensemble des actions.

Je voudrais aborder quelques sujets avec vous. La PWA est-elle maintenant une entreprise rentable?

M. Eyton: Oui. Elle l'est depuis 1970. Nous avons réalisé régulièrement des bénéfices qui atteignaient un peu plus de 2 millions de dollars après impôt en 1976. Cela se trouve dans le rapport annuel. L'année suivante, ils atteignaient environ 3 millions de dollars, puis 7 ou 8 millions. Puis, ils ont grimpé à 13 millions deux années de suite, et nous venons de terminer l'année 1981. Il n'y a pas eu de vérification comptable encore, mais nous devons atteindre un peu moins de 18 millions de dollars, dont un très petit pourcentage, environ \$500,000, vient des opérations. Nous avons 4 millions de dollars de bénéfices sur la vente d'appareils et le reste, ce sont des revenus, revenus tirés d'investissements, etc. Nous avons remarquablement bien administré les fonds dont nous disposons. Notre position est aujourd'hui très solide. Nos liquidités en 1981 atteindront près de 40 millions de dollars.

• 1105

Mr. McDermid: What is the return on investment like?

M. McDermid: Et les bénéfices tirés d'investissements?

[Text]

Mr. Eyton: Well, on the ROI, the return on invested capital, it will work out to about 10 percent; on equity, our shareholders' equity is around \$70 million, so 18 on that is a little under 20 percent.

Mr. McDermid: Okay. Do you operate your airline on cost per passenger per mile? Can you give me those figures off the top of your head?

Mr. Eyton: Yes. I know the fare levels. The break-even point in the airline is in the 51-52 per cent load factor range.

Mr. McDermid: Do you not break down the cost of operating your airline in cost per passenger per mile?

Mr. Eyton: No, most of the cost measures are broken down on the cost per block hour; what it costs us to operate an aircraft over a certain stage, length, or segment.

Mr. McDermid: From your remarks I gather, if I can coin a phrase from my colleague, Mr. Skelly, you are for regulated deregulation. Would that be a fair statement?

Mr. Eyton: I am not exactly sure what you are suggesting, but I am not for deregulation and I am not for the status quo. I am for, or the airline is for, an eventually resizing of the industry, more opportunity for the local carriers, as well as the regionals and CP Air.

Mr. McDermid: May I cover just one thing on the marketing that you were talking about? You made the point of imaginative marketing, that you feel you are restricted in imaginative marketing because of the regulations. Yesterday, Republic Airlines in the United States announced that a child could travel free with one adult fare and five box tops from a certain cereal. Are you advocating that type of marketing here in Canada? Nordair has been playing around with that kind of thing between Toronto and Montreal.

Mr. Eyton: Well, not if it leads to the extermination that is taking place in the U.S. I think that aggressive marketing is fine on one hand, and I did comment earlier that our Canadian air fares are very good by comparison, but I think there is room within the present structure for a little more imagination.

For example, we had hoped at one point to offer a certain fare reduction for people living in the Northwest Territories, north of 60. We were overruled. This was a number of years ago, but it was overruled on the basis that it was discriminatory, that if we offered that in the north, it had to be offered to the whole system. I think there are some areas where maybe some imagination could be put in where certain regions may benefit, but it has been done to encourage traffic on the airline, and in the end everybody benefits if the airline carries more traffic.

[Translation]

M. Eyton: Quant aux bénéfices tirés d'investissements, les bénéfices provenant de capitaux immobilisés représenteront environ 10 p. 100; la part de nos actionnaires représente environ 70 millions de dollars et sur cette base, 18 représente un peu moins de 20 p. 100.

M. McDermid: Très bien. Est-ce que votre société tient ses livres en se fondant sur le coût par passager par mille? Pouvez-vous me donner ces chiffres sans faire de recherche?

M. Eyton: Oui; je connais les tarifs. Le seuil de rentabilité pour la société se situe aux alentours de 51 à 52 p. 100 de charge.

M. McDermid: Est-ce que vous faites le calcul des coûts d'exploitation de votre société en coût par passager par mille?

M. Eyton: Non, la plupart du temps, nous mesurons les coûts par bloc-heure; autrement dit, ce qu'il en coûte pour faire fonctionner un appareil pendant une durée déterminée ou un segment de routes déterminées.

M. McDermid: Je me permets d'emprunter une expression à M. Skelly, si je vous comprends bien, vous êtes en faveur de la déréglementation réglementée. C'est bien cela?

M. Eyton: Je ne suis pas certain de bien comprendre ce que vous voulez dire; en tout cas, je ne suis pas pour la déréglementation et je ne suis pas non plus pour le statu quo. Ce que je voudrais, ce que la société voudrait, c'est une réorganisation de l'industrie qui donnerait de plus vastes possibilités aux transporteurs locaux et régionaux et également à CP Air.

M. McDermid: Je reviens un instant sur l'aspect commercialisation dont vous avez parlé. Vous avez parlé de commercialisation originale, vous avez dit que les règlements vous empêchaient de faire preuve d'originalité. Hier, la société américaine *Republic Airlines* a annoncé qu'un enfant pouvait voyager gratuitement s'il était accompagné d'un adulte payant et s'il avait découpé le couvercle de cinq boîtes de céréales d'une marque donnée. Est-ce que vous aimeriez voir ce genre de commercialisation au Canada? Nordair a déjà joué avec cette idée sur sa ligne Toronto-Montréal.

M. Eyton: Pas si cela doit déboucher sur l'hécatombe à laquelle on assiste aux États-Unis. Ce genre de commercialisation dynamique est très bien d'une certaine façon, et j'ai d'ailleurs dit déjà que comparativement, nos tarifs aériens étaient excellents, mais d'un autre côté, je pense que nous pourrions tout de même faire preuve d'un peu plus d'imagination.

Par exemple, à un certain moment, nous avions pensé offrir des réductions aux gens qui vivent dans les Territoires du Nord-Ouest, au nord du soixantième parallèle. On nous en a empêché. C'était il y a un certain nombre d'années, mais cela nous a été interdit sous prétexte que c'était une discrimination, que si nous offrions cette réduction dans le Nord, nous devions l'offrir dans tout le réseau. Il me semble que dans certains cas, avec un peu d'imagination, on pourrait donner des avantages à certaines régions; le but est toujours d'encourager la clientèle et en fin de compte, tout le monde en profite quand la clientèle de la compagnie augmente.

[Texte]

Mr. McDermid: A final question, Mr. Chairman. You do not cover charters at all in your brief. May I ask you a question on charters? Do you feel the regulations on charters are too restrictive now, or are all right, or should be tighter? I am talking about payments for fares, advanced bookings, et cetera.

Mr. Eyton: No, but maybe some fine tuning. We are not unhappy and we are probably the largest—we were this summer—domestic charter operator in Canada. We ran more flights back and forth across Canada than any other carrier; we carried more passengers. We are probably one of the... well, the largest operator into the U.S. on charters. We really have no great difficulties at the moment conducting a viable program. I think the public are doing very well with the fares being offered. I see no necessity for opening that up, I guess, to do a lot more fine tuning. I think there is great deal of freedom within the present rules.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Eyton.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. Mr. Skelly, one supplementary.

Mr. Skelly: I just wanted to test your reaction to another thing that has been discussed. Basically again, it goes back to the problem of serving local areas, competition between regional carriers, Air Canada and the local carriers that often serve other points that are not points of competition. The problem is that the majors are going to put the minor out of business. One thought was that the ATC, in setting up some of the local carriers, often, it is felt, do it without sufficient knowledge of the local needs and what the effects of competition are going to be on the whole thing. One thing suggested is the possibility of the ATC's delegating through, I guess, a legislative mechanism their responsibility to a provincial public utilities commission. What is your reaction to that kind of thinking for a very specific type of carrier operation?

• 1110

Mr. Eyton: I do not think it would work. I think you have to have airlines regulated from a central point. I think there would stand to be a lot of overlap, a lot of confusion, if that sort of mechanism were put in place. I personally have had experience at one point in the trucking business; so I know how confusing that can be, where you do have a lot of local regulations and, in some cases, no regulation.

Mr. Skelly: But I am just wondering, sir, in terms of actual local routes and an agreement on the kinds of policy aspects that must be maintained, whether you basically would not favour returning some jurisdiction over local carriers and local routing to, for example, a provincial public utilities commission.

[Traduction]

M. McDermid: Monsieur le président, une dernière question. Vous ne parlez pas du tout des vols d'affrètement dans votre mémoire. Puis-je vous poser une question à ce sujet? Pensez-vous que les règlements qui régissent ces services sont trop restrictifs, les trouvez-vous satisfaisants ou faut-il les resserrer davantage? Je pense au mode de paiement, aux réservations, etc.

M. Eyton: Peut-être simplement quelques ajustements. Nous ne sommes pas mécontents de la situation et nous sommes probablement la plus grosse compagnie nationale de services d'affrètement, du moins nous l'étions l'été passé. Nous avons eu plus de vols d'affrètement au Canada et nous avons transporté un plus grand nombre de passagers que n'importe quel autre transporteur. A destination des États-Unis, nous sommes probablement également une des plus grosses compagnies de vols d'affrètement, disons la plus grosse. A l'heure actuelle, nous pouvons dire que nous n'avons pas de difficulté. Le public accueille très bien les tarifs que nous offrons. Je ne vois pas la nécessité de changer cette situation, il suffirait de faire quelques ajustements. Les règlements actuels nous laissent une très grande liberté.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Eyton.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Monsieur Skelly, une question supplémentaire.

M. Skelly: Je voudrais savoir ce que vous pensez d'un autre sujet qui a été abordé. Cela nous ramène au problème spécifique des régions, à la concurrence entre les transporteurs régionaux, Air Canada et les transporteurs locaux qui desservent souvent d'autres localités qui ne sont pas des points de concurrence. Le problème est que les grandes compagnies vont mettre les petites en faillite. On avait pensé que le CTA, en créant certains des petits transporteurs locaux, le faisait bien souvent sans vraiment connaître les besoins locaux et les incidences de la concurrence sur l'ensemble du secteur. On avait également envisagé la possibilité de déléguer par voie législative une partie des responsabilités du CTA à un organisme public provincial. Que penseriez-vous d'une solution de ce genre dans le cas d'un transporteur bien particulier?

M. Eyton: Je ne pense pas que cela puisse marcher. Je dirais que les compagnies aériennes devraient faire l'objet d'une réglementation centrale. À mes yeux, il y aurait beaucoup trop de dédoublements et de confusion si un dispositif de ce genre était mis en place. J'ai moi-même une certaine expérience du secteur du camionnage et je sais à quel point la situation peut être embrouillée lorsqu'il y a toute une série de règlements locaux ou lorsqu'il y a, dans certains cas, absence totale de réglementation.

M. Skelly: Pourtant, monsieur, pour ce qui est des routes locales et dans le cas d'un accord éventuel sur les éléments de la politique qui doivent obligatoirement être conservés, ne seriez-vous pas vous-même en faveur d'une délégation partielle des pouvoirs, par exemple à un organisme provincial d'intérêt

[Text]

Mr. Eyton: I do not think so. I would have a hard time, just thinking about it here, in seeing any real advantages to it. I think the response time of the CTC on most things like that is pretty good. But I do not know whether it would be an improvement there. I think it is necessary to keep an umbrella in a general sense over the entire industry. If you have part of it breaking away, your local service carriers are operating, in many cases, equipment of the size that the regionals and the trunks are. No, I cannot see that it would result in any improvement for anybody.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly. Mr. Nowlan, a final supplementary.

Mr. Nowlan: Well, a final supplementary . . . We have sort of touched it; it perhaps comes back to where I started. I think you said, Mr. Eyton, that you were with, obviously, control and public questions of policy in certainly parts of the north and perhaps other areas; the marketplace was, I think I remember you saying, really the determining factor.

Now, what I want to ask you is this: Do you think, in view of this white paper on policy, that you can have a meaningful definition of the role between carriers, when the white paper itself admits that the definition of competition between carriers, the definition of regulation—you have already commented on the charter service—trans-border crossings, international flights, and the question of local carriers really are not clarified or spelled out in this paper?

You are nodding here, but this is what is bothering me in part as we go through this exercise: the ministry would like us to define the role between carriers, and, yet, all these elements are not, in their own admission, covered in this white paper.

So are we going through a positive exercise, a charade, or what are we going to come up with at the end?

Mr. Eyton: Well, simply . . .

Mr. Nowlan: In other words, let me just give an example. By defining the role—that is, 800 miles, if that is the definition—do you not, in that sense, start to define competition? I mean, we start to go to a catch-22 situation.

Mr. Eyton: You do in one respect. You have placed an arbitrary limit on what can be done by a certain level of carrier; but, in the reverse, you have not put any limit on the carrier in the case of the trunk carrier. I do not think you do anything more in that policy than enshrine the circumstances as they exist today into a policy. There is not much of a blueprint to the future. The policy is not dynamic in any sense. I think we lack the opportunity to allow the marketplace to commit the industry, or the carriers, to evolve. In the attempt at trying to get clearer clarification between the groups, I

[Translation]

public, pour tout ce qui touche aux transporteurs locaux et aux routes locales?

M. Eyton: Je ne pense pas. J'aurais vraiment du mal, et vous me posez la question de but en blanc, à y voir un quelconque avantage. Comme je vois les choses, la CCT réagit pour l'instant avec suffisamment de rapidité dans la plupart des cas. Je ne sais pas vraiment si une délégation serait avantageuse. Pour moi, il est indispensable que tout le secteur soit chapeauté par un organisme central. Si vous permettez la fragmentation, il n'en reste pas moins que les transporteurs locaux utilisent le plus souvent le même matériel que les transporteurs régionaux et nationaux. Non, je ne vois vraiment pas qui que ce soit en profiter.

Le président: Merci, monsieur Skelly. Monsieur Nowlan, une dernière question supplémentaire.

M. Nowlan: Comme vous dites . . . mais il s'agit d'une question qui a déjà été plus ou moins abordée et qui fait dans une certaine mesure suite à ma première intervention. Vous avez dit je crois, monsieur Eyton, que, de toute évidence, vous aviez le contrôle, du moins dans une certaine partie du Nord et dans d'autres régions aussi; vous avez dit, je me le rappelle parfaitement, que le facteur déterminant était en l'occurrence le marché.

Cela dit, pensez-vous que, compte tenu de ce livre blanc, de cet énoncé de principe, il soit possible de trouver une définition valable du rôle des transporteurs, alors que le livre blanc lui-même reconnaît que la définition de la concurrence entre transporteurs, que la définition de la réglementation—et vous avez déjà parlé des services d'affrètement—des routes transfrontalières, des vols internationaux et des transporteurs locaux n'est ni précisée ni définie par le document en question?

Je vous vois hocher de la tête, mais c'est exactement la question qui me préoccupe en partie à mesure que nous étudions le sujet: le ministère aimerait que nous définissions le rôle respectif des transporteurs alors que, de l'aveu même des autorités, le livre blanc n'en fait état nul part.

Dès lors, faisons-nous ici un travail utile, positif, et à quoi pouvons-nous espérer aboutir?

M. Eyton: Eh bien . . .

M. Nowlan: En d'autres termes, partons d'un exemple. En définissant le rôle—c'est-à-dire les 800 miles, si c'est cela la définition—ne définissons-nous pas par la même occasion la concurrence? C'est un piège, ni plus ni moins.

M. Eyton: Dans un certain sens, oui. Vous avez imposé une limite arbitraire à certains transporteurs mais, d'autre part, vous n'en n'avez imposé aucune au transporteur national. Je ne pense pas que cette politique ajoute quoi que ce soit, si ce n'est qu'elle concrétise le statu quo. En tout cas, il ne s'agit guère d'un plan d'avenir. Cette politique manque absolument de dynamisme. Elle ne permet pas aux forces du marché de pousser l'industrie, les transporteurs, à évoluer. Toute tentative visant à préciser les attributions de chacun des groupes se solde à mes yeux par une érosion de l'intérêt des utilisateurs. Il

[Texte]

think the public loses something. There should be an opportunity to overlap on a number of occasions.

I think the Brandon situation is a case in point. The policy does permit that where the trunk carriers do not wish to serve it, but I think that is an exception that probably would not be permitted once that policy is in place. That would be a fear I would have.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Just two observations before we break. One is that I know some members have commitments at 12.30 p.m. If they will give me their names, I will try to ensure that those members who have 12.30 p.m. commitments and who want to put questions to EPA are recognized before 12.30 p.m., since we have gone overtime on this one.

• 1115

Second, the question has been put to me that since the national carriers, and particularly Air Canada, are being heard after the regionals, there may not be any chance for the regionals to rebut. I recognize that that exercise could go on ad infinitum. However, I do want to point out, and have on the public record, that, under the procedure agreed to by the committee, submissions can be accepted up until February 28. So, if anybody feels that he or she has additional information that should be put before the committee, we will accept written submissions until February 28.

I would like to thank Mr. Eyton for his very knowledgeable and forthright presentation here this morning. I think you have been an excellent witness, Mr. Eyton. We thank you for coming.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Eyton: Thank you, Mr. Chairman, and committee members. I have enjoyed it, and I certainly will be available if you decide on a recall at some later point. Thank you.

The Chairman: Thank you.

We will have a three-minute recess.

• 1118

• 1122

The Chairman: Order, please. During this particular session we will be hearing from Eastern Provincial Airways. I wish to welcome Mr. William Verrier, Vice-President, Marketing, for EPA, and would ask him to introduce his officials and then to proceed with his opening statement, please. Mr. Verrier.

Mr. William Verrier (Vice-President, Marketing, Eastern Provincial Airways): Thank you, Mr. Chairman, and members of the committee. I would like to introduce my colleagues with

[Traduction]

faudrait que les attributions des groupes de transporteurs présentent des secteurs communs.

Le cas de Brandon, dirais-je, est un exemple flagrant. La politique donne le feu vert alors que les transporteurs nationaux n'en veulent pas. Quoi qu'il en soit, il s'agit en l'occurrence d'une exception qui n'existerait probablement plus aux termes de la nouvelle politique. Voilà l'une des craintes que j'aurais à ce sujet.

Le président: Je vous remercie, monsieur Nowlan. Deux petites choses avant que nous nous interrompions. Tout d'abord, je sais que certains députés sont pris ailleurs à midi trente. Je leur demanderais de me le signaler afin qu'ils puissent poser leurs questions aux représentants de l'EPA avant midi trente, étant donné que nous avons déjà pris un peu de retard avec notre premier témoin.

En second lieu, on m'a signalé le fait que, puisque les transporteurs nationaux et Air Canada en particulier comparaitraient après les transporteurs régionaux, ces derniers n'auraient peut-être pas la possibilité de réfuter l'argumentation des premiers. Je reconnais que la situation est un peu un cercle vicieux; toutefois, je tiens à préciser, pour que le fait soit consigné, qu'aux termes des modalités adoptées par le Comité, des mémoires peuvent nous être soumis jusqu'au 28 février. Dès lors, toute partie estimant avoir un complément d'informations à nous soumettre peut envoyer un mémoire au Comité d'ici le 28 février.

J'aimerais remercier M. Eyton pour l'excellence et la franchise de son témoignage. Vous avez été un témoin modèle, monsieur Eyton et nous vous remercions d'avoir comparu devant nous.

Des voix: Bravo!

M. Eyton: Je vous remercie moi aussi, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité. J'ai eu beaucoup de plaisir à comparaître et je suis tout prêt à revenir si vous le jugez bon. Je vous remercie.

Le président: Merci.

Nous allons interrompre la séance pendant deux ou trois minutes.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Au cours de cette séance, nous entendrons les représentants de la *Eastern Provincial Airways*. Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. William Verrier, vice-président, Marketing, et je lui demanderais de présenter ses collègues avant de passer à sa déclaration préliminaire. Monsieur Verrier s'il vous plaît.

M. William Verrier (vice-président, Marketing, Eastern Provincial Airways): Merci, monsieur le président et membres du Comité. Je vous présente mes collègues qui m'accompa-

[Text]

me today. On my left is Mr. Roy Rideout, Vice-President, Corporate Administration and Planning, and on my right is Albert Chappell, our Manager of Marketing Planning.

First, may I take this opportunity to thank you on behalf of Eastern Provincial Airways for this opportunity to present our views on the proposed policy. Second, you have had a copy of our brief, and we thought that, today, it would be helpful if we were to make a brief presentation before the questions which would summarize the highlights of our brief, and perhaps elaborate on one or two of those points. We have a prepared text of the presentation which I will be making and, if you will bear with me, it should probably take about 10 minutes. Copies of what I am about to say are here and are available to members of the committee.

First, may I say that as part of the private sector, we fundamentally favour less regulation and more free enterprise. We believe, on balance, that regulation by market forces leads to greater efficiencies, greater innovation, and greater benefits in our industry for the travelling public in the long run, than those forces which would be affected by government regulation as opposed to the market forces.

Now, at the same time, we recognize, of course, that full deregulation per se has to be very thoroughly and completely thought through. We recognize, particularly in our part of the world, that there are obvious serious considerations such as services to smaller communities which could be, as we have seen from the American experience, severely affected by complete deregulation. What we do feel, though, is that we favour more competition and less regulation than is proposed in this current policy before us. We think that a fine tuning of the status quo is not going far enough.

• 1125

We also accept, and we appreciate, that there are some very positive aspects of this proposal. Most notably is the enlargement of the regions, which we think is a direction we would like to see, with freer competition and freer enterprise. But at the same time there are several adverse points, from our perspective, which we think in fact increase the regulation we at present are under rather than give us a freer system in which to operate.

First is the 800-mile maximum stage-length limitation. This is a restriction that currently does not exist, and we believe this restriction is a move towards further regulation for the regional carriers rather than less regulation. It is an arbitrary limitation, which does not recognize the range and operating-cost characteristics of the Boeing 737. We would put it to you that the Boeing 737 is the dominant airplane, perhaps the most suitable airplane, for the regional carriers, and this stage-length limitation does nothing to help us towards achieving better productivity from these aircraft; that is, increasing our average stage length.

[Translation]

gnent aujourd'hui. À ma gauche, vous avez M. Roy Rideout, vice-président, Administration et planification de la société, et à ma droite, Albert Chappell, notre directeur de la planification commerciale.

D'abord, au nom d'*Eastern Provincial Airways*, je vous remercie de nous donner cette occasion de présenter nos vues sur la politique proposée. Deuxièmement, vous avez reçu un exemplaire de notre mémoire, et nous avons pensé qu'il serait utile aujourd'hui de faire un bref exposé sur les points saillants de celui-ci, en apportant peut-être un peu plus de précisions sur un ou deux de ces points. Nous avons préparé un exposé écrit et si vous voulez bien être patients, cela devrait prendre environ dix minutes. J'ai des exemplaires de cet exposé pour les membres du Comité qui en désirent.

Je dirais d'abord qu'en tant que représentant du secteur privé, nous préconisons fondamentalement une réglementation assouplie et une plus libre entreprise. En faisant la part des choses, nous croyons qu'à long terme, le jeu des forces du marché conduira à une plus grande efficacité, à de plus grandes innovations et à des avantages plus substantiels pour le public voyageur que ne le permettraient les effets de la réglementation gouvernementale.

Simultanément, nous reconnaissons évidemment que la déréglementation complète comme telle est une chose qu'il faut étudier de façon très exhaustive. Nous admettons qu'il y a surtout dans notre coin du pays, d'importants éléments à prendre en considération, comme les services offerts aux petites localités, lesquelles pourraient être gravement touchées par une déréglementation complète comme ce fut le cas aux États-Unis. Toutefois, contrairement à la politique qui nous est proposée, nous préconisons une plus grande concurrence et moins de réglementation. A notre avis, un statu quo modifié est insuffisant.

Nous reconnaissons également que cette proposition contient des éléments très positifs, dont le plus évident est l'élargissement des régions. C'est une démarche que nous aimerions voir adoptée dans le contexte d'une concurrence et d'une entreprise plus libres. Toutefois, cette proposition contient également, selon nous, plusieurs points négatifs qui ont comme effet d'accroître la réglementation existante plutôt que de nous fournir un système plus libre au sein duquel nous pourrions fonctionner.

D'abord, il y a cette limite des 800 milles pour la longueur des étapes. Il s'agit là d'une nouvelle restriction allant dans le sens d'une plus grande réglementation des transporteurs régionaux plutôt que dans celui d'un assouplissement de cette réglementation. Il s'agit là d'une limite arbitraire ne tenant pas compte des caractéristiques du Boeing 737 sur le plan du rayon d'action et de ses coûts d'exploitation. Nous prétendons que pour les transporteurs régionaux, le Boeing 737 est l'avion le plus populaire et peut-être le mieux adapté à leurs besoins. Cette limite ne fait rien pour nous aider à mieux rentabiliser

[Texte]

More specifically, in our part of the country, it rules out important points—city pairs such as St. John's-Toronto, which is the seventeenth largest city pair in Canada. And when I say the seventeenth largest, I mean in traffic density. That route, as you are probably aware, or you may be aware, at the present time is currently a monopoly of Air Canada.

At the same time, I think we would all appreciate that even with the limitation of 800 miles, the public convenience and necessities test will still apply, or so it seems to us from the reading of the proposal, which would mean that we would still have to have a formal application to CTC and we would therefore have to go through the same process as we do at the current time, which, I emphasize, adds an additional restriction to our operation which we do not have at the present.

Secondly, and this aspect of the policy gives us our greatest concern, it does nothing to redress what we feel is the inequitable competitive positions presently existing for the regionals versus the nationals. By that I am referring, of course, to the present omnibus role of the nationals, which is being proposed to be enshrined in this new policy. We have no problem with the nationals having the right to serve all jet routes, if you like, if the same flexibility is extended to the regionals. Our point is we think it is only fair that either it is omnibus for the regionals or restrictions on the nationals. Any other way, we believe, is unfair.

What do we mean by omnibus for the regionals? We mean unrestricted consolidated licences which allow us to fly between any two pair points on our licence without restrictions. This is what Air Canada has now, and they are our competition in our part of the world. They do not have to make an application in order to inaugurate new services between points already on their licence. They can vary services at will, and we can give you an example in the case of their non-stop services between Toronto and Stephenville. For those of you who might not appreciate it, in our part of the country, Stephenville is a very small but very important little location on the west coast of Newfoundland and in itself cannot support a non-stop service in the winter months. It is combined with a service between Gander, Stephenville, Montreal and Toronto in the winter and then in the summer they can change that to non-stop services between Toronto and Gander and non-stop services between Gander and Stephenville, which in our perspective is skimming off the cream. We do not think there is anything wrong with that, but we do think that we should have the right or the opportunity to do similarly in order to compete. We believe this is an example of an unfair competitive situation.

• 1130

We are also restricted from non-stop services between Newfoundland and central Canada. We are restricted from turn-

[Traduction]

ces avions, c'est-à-dire pour accroître la longueur moyenne de nos étapes.

Plus précisément, dans notre coin du pays, elle élimine d'importants corridors comme celui de Saint-Jean (Terre-Neuve)—Toronto, le dix-septième en importance au Canada, je veux dire au point de vue de la densité du trafic. Comme vous le savez probablement, c'est présentement Air Canada qui a l'exclusivité de ce trajet.

Simultanément, je pense que nous comprenons tous que, même avec cette limite des 800 milles, le test de la commodité et des besoins du public s'applique toujours, ou du moins semble s'appliquer d'après notre interprétation du projet, ce qui signifie que nous devrions toujours présenter une demande officielle à la CCT. Nous devrons donc continuer de passer par la même filière, et j'insiste sur le fait que cela restreint davantage nos activités.

Deuxièmement, et c'est l'aspect de cette politique qui nous inquiète le plus, celle-ci ne fait rien pour corriger ce que nous considérons être la situation concurrentielle injuste des transporteurs nationaux par rapport aux transporteurs régionaux. Évidemment, je fais allusion au rôle général actuellement dévolu aux transporteurs nationaux et que l'on se propose d'enchâsser dans cette nouvelle politique. Nous n'avons aucune objection à ce que les transporteurs nationaux aient le droit de desservir tous les trajets de réactés, si vous voulez, en autant qu'on accorde la même liberté aux transporteurs régionaux. En somme, nous estimons qu'on devrait soit étendre aux transporteurs régionaux ce rôle général, soit imposer des restrictions aux transporteurs nationaux. Nous pensons que toute autre façon d'envisager les choses est injuste.

Que voulons-nous lorsque nous parlons d'étendre aux transporteurs régionaux ce rôle général? Nous faisons allusion à l'accord de permis sans restriction, nous permettant d'effectuer librement des vols entre deux destinations jumelées à l'intérieur de nos territoires. C'est ce qu'a présentement Air Canada, société qui nous fait concurrence dans notre région. Cette société n'a pas à faire de demande pour inaugurer de nouveaux services entre des destinations déjà visées par son permis. Elle peut le faire à volonté. Nous vous donnons en exemple son service sans escale entre Toronto et Stephenville. Pour ceux qui l'ignorent, Stephenville est une très petite, mais très importante localité située sur la côte ouest de Terre-Neuve, laquelle ne peut justifier un service sans escale pendant les mois d'hiver. L'hiver, elle est intégrée à un service entre Gander, Stephenville, Montréal et Toronto et l'été, on revient au vol sans escale entre Toronto et Gander, et au vol sans escale entre Gander et Stephenville. C'est ce que nous appelons prendre la meilleure part du gâteau. À notre avis, il n'y a rien de mal à cela, sauf que nous devrions avoir le droit ou la possibilité de pouvoir faire la même chose, de manière à soutenir la concurrence. Nous croyons que c'est là un exemple d'un cas de concurrence déloyale.

On nous interdit également d'offrir des services sans escale entre Terre-Neuve et le centre du Canada. Nous n'avons pas

[Text]

around services between Montreal and Saint John, New Brunswick and Fredericton, New Brunswick. We can serve Toronto only out of Halifax. We cannot serve Halifax-Montreal non-stop, et cetera. And we do not have a consolidated licence.

Of course, one can say that we could apply to the Canadian Transport Commission to have these restrictions removed, but the test for the public convenience and necessity, and the reaction from our associates in that part of the world, Air Canada, I think would make it very difficult for us and certainly difficult for us to satisfy that public convenience and necessity on the argument of the advantages of competition per se. We do not believe that this particular competition per se is a factor that is given very much weight in licensing decisions.

If we would not be permitted an unrestricted consolidated licence, as I am suggesting as part of the new policy, similar to that of the national carriers, we would have to take the position that the nationals be restricted from flying regional routes and limited to mainline routes connecting major centres. Let me try to explain our definition of regional routes. We mean those within our region that are dense enough to support only one carrier as well as short-length routes, very short ones—and this is regardless of density—routes such as Sydney to Halifax, Halifax-Saint John, Gander-Stephenville. These we believe in our definition would be regional routes which at present Air Canada is serving. In other words, we would propose restricting Air Canada to major centres only, like Saint John, Halifax, Montreal, Toronto, et cetera. While this sort of lessening of competition goes against our grain, it is a second choice for us if we are not given an opportunity to compete on an equal footing with the predominant national in our part of the country, which is Air Canada.

In summary, we favour less regulation, as proposed in the policy. We welcome the extension of the area that regionals can serve. We disagree with the 800-mile limitation on stage distances, which is a new restriction. It offers no greater opportunity than presently exists to obtain routes of under 800 miles and it places a policy impediment in the way of achieving more economic utilization of our Boeing 737s.

Lastly and most important, we are disappointed that the proposed policy does not address our major concern and that of the de facto omnibus role of the nationals, and the unfair competitive advantage which this gives to our competition, namely Air Canada.

• 1135

We therefore favour a relaxation of EPA's licensing restrictions to allow for fairer competition in Atlantic Canada. Failing that, we have no alternative but to call for policy

[Translation]

non plus le droit d'offrir des services en boucles entre Montréal, Saint-Jean et Frédéricton, au Nouveau-Brunswick. Nous pouvons desservir Toronto, mais uniquement à partir d'Halifax. Nous ne pouvons offrir le service Halifax-Montréal sans escale et ainsi de suite. Et nous n'avons pas de permis consolidé.

Évidemment, on peut toujours nous dire de présenter une demande à la Commission canadienne des transports pour que ces restrictions soient abrogées, mais étant donné la nécessité de satisfaire aux besoins du public et la réaction de nos associés, Air Canada, je pense, pourrait nous compliquer énormément la tâche, sur la base des seuls avantages de la concurrence à proprement parler. A notre avis, la question de la concurrence en soi n'est pas un élément auquel on accorde beaucoup de poids dans les décisions d'émission de permis.

Si, dans le cadre de la nouvelle politique, on ne nous accorde pas de permis sans restriction, comme on le fait pour les transporteurs nationaux, nous devons insister pour que l'on interdise à ces derniers de desservir des trajets régionaux et pour qu'ils soient restreints aux trajets principaux reliant les grands centres. Je précise ce que nous voulons dire par trajets régionaux. Nous voulons dire ceux dont la densité ne justifie qu'un seul transporteur ainsi que les trajets sur courte distance, très courte... sans égard à la densité du trafic, comme les trajets Sydney-Halifax, Halifax-Saint-Jean, Gander-Stephenville. Il s'agirait selon notre définition des trajets régionaux qu'Air Canada dessert présentement. Autrement dit, nous proposerions qu'Air Canada soit limité aux principaux centres seulement, comme Saint-Jean, Halifax, Montréal, Toronto et ainsi de suite. Quoique cette restriction de la concurrence aille à l'encontre de nos principes, c'est le deuxième choix pour lequel nous opterons si on ne nous fournit pas l'occasion de concurrencer sur un pied d'égalité avec le transporteur national le plus actif dans notre coin de pays, soit Air Canada.

En résumé, nous voulons une réglementation moins stricte que celle que l'on propose dans cette politique. Nous sommes satisfaits de l'élargissement des régions desservies par les transporteurs régionaux, mais nous nous opposons à la limite des 800 milles sur la longueur des étapes, qui est une nouvelle restriction. Par rapport à ce que nous avons présentement, cela ne facilite pas pour nous l'obtention de trajets de moins de 800 milles, ce qui est donc un obstacle à la rentabilisation de nos Boeing 737.

En fin de compte, et nous abordons là l'élément le plus important, nous sommes déçus de voir que la politique proposée ne tient pas compte de nos préoccupations principales, à savoir le rôle général effectivement confié aux transporteurs nationaux et l'avantage concurrentiel injuste ainsi accordé à notre concurrent, Air Canada.

Nous demandons donc un relâchement des restrictions imposées à l'accord de permis à l'EPA, afin de permettre une concurrence plus juste dans la région de l'Atlantique. Autre-

[Texte]

restrictions on Air Canada to preclude them from operating regional routes as we have defined them.

As we stated, we clearly favour the first approach. I conclude by saying that our concern with the new policy proposals reflects our concern for the continuity and enhancement of air services in Atlantic Canada.

We in Eastern Provincial believe that we have a significant role, and a responsibility, to serve Atlantic Canadians. To meet this responsibility, we have to generate sufficient funds to finance our enormous capital requirements over the next five years. In meeting this challenge, we feel that we presently face significant constraints, the most critical of which are regulatory in nature. The proposed policy, in our view, does little to alleviate these constraints.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Verrier.

We will proceed immediately to questioning.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, is there any chance that the Chair could put in some broad questions that are going to be of interest to everyone on the committee, some of the questions about the fleet size and mix, the questions of potential acquisitions, and maybe a financial rundown on your company. We are all interested; it is going to impinge on other questions.

The Chairman: Okay.

Mr. Verrier, would you give us very briefly the financial and profit picture of your company, the fleet size and mix, what your immediate plans for the future would be with regard to fleet size and routes. I think maybe we got some inclination of the routes you would like to have from your opening statement. I ask that particularly in view of the fact that some of the routes you now serve, in my opinion at least, are not being served as well as they should be from the point of view of scheduling, and I believe it is because of equipment restriction. At least that is the answer I have been given.

Mr. Verrier: All right, let me work it backwards, if I may, in terms of fleet size, routes, and our financial situation.

Our fleet size: At present we operate six Boeing 737 all-passenger aircraft. We have four Hawker Siddeley turbo-prop aircraft. The jets operate within the Atlantic region, and to points as far west as Toronto, including Montreal. The 748s, the turbo-props, operate by and large within the maritime provinces and St. Pierre and Miquelon and the Magdalen Islands, which I would include in the Maritimes.

We have two things: in our five-year commercial plan, we have an objective of increasing that jet fleet size to 10 Boeing 737 jets. Of course, some of our airplanes are older and need

[Traduction]

ment, nous n'avons d'autre choix que de demander l'application d'une politique de restrictions visant à exclure Air Canada des trajets régionaux tels que nous les avons définis.

Comme nous l'avons dit, nous préférons la première solution. Je conclurai en disant que nos préoccupations face à la nouvelle politique proposée sont le reflet de notre désir d'assurer le maintien et l'expansion des services aériens dans la région atlantique.

Chez *Eastern Provincial*, nous croyons avoir un rôle et une responsabilité à jouer afin de desservir les gens de la région atlantique. Afin d'assumer cette responsabilité, nous avons obtenu suffisamment de fonds pour financer nos énormes besoins en capitaux au cours des cinq prochaines années. Toutefois, pour relever ce défi, nous pensons faire face présentement à des contraintes d'importance dont les plus déterminantes sont d'ordre réglementaire. A notre avis, la politique proposée fait peu pour atténuer ces contraintes.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Verrier.

Nous passerons immédiatement aux questions.

M. Skelly: Monsieur le président, pourriez-vous poser des questions présentant un intérêt général pour tous les membres du Comité, notamment au sujet de l'importance et de la composition de la flotte, et des acquisitions éventuelles; peut-être même pourrait-on obtenir un résumé de la situation financière de la compagnie. Ce sont des questions qui nous intéressent tous et qui en recouperont d'autres.

Le président: Très bien.

Monsieur Verrier, pourriez-vous brièvement nous tracer le bilan financier de votre compagnie, nous dire l'importance et la composition de votre flotte et quels sont vos projets immédiats sur le plan des acquisitions et des trajets. Je pense que votre déclaration préliminaire nous a donné un aperçu des trajets que vous aimeriez desservir. Je pose la question surtout à la lumière du fait que certains des trajets que vous desservez présentement ne le sont pas aussi bien qu'ils pourraient l'être en ce qui a trait aux horaires, du moins c'est mon opinion, et je pense que c'est à cause de restrictions de matériel. C'est du moins la réponse qu'on m'a donnée.

M. Verrier: Très bien. Alors je vais commencer par la fin et répondre aux questions concernant l'importance de la flotte, les trajets et notre bilan financier.

Présentement, notre flotte est composée de six avions passagers Boeing 737. Nous avons quatre avions turbopropulseurs *Hawker Siddeley*. Les réactés opèrent dans la région atlantique vers l'Ouest, jusqu'à Toronto et y compris Montréal. Pour ce qui est des 748, les turbopropulseurs, nous les utilisons surtout dans les provinces maritimes, à St-Pierre et Miquelon, ainsi qu'aux Îles-de-la-Madeleine, que j'inclus dans les Maritimes.

Notre plan commercial quinquennal est en deux volets. Nous avons comme objectif d'augmenter notre flotte de réactés à dix Boeing 737. Evidemment certains de nos avions sont

[Text]

replacing, so it is an actual purchase of more than merely four additional airplanes. Those will be of a cargo-passenger configuration to take advantage of the very much growing cargo business, related to some degree with our offshore development and ancillary services as a result.

Secondly, the acquisition of the Hawker Siddeley 748s, the turbo-prop aircraft, is related or will be related hopefully to our separating the turbo-fleet operation from the jet-fleet in the form of a subsidiary company called Air Maritime. Although we have no direct, immediate plans for purchasing other than one more airplane, possibly five, in the immediate future, I think that commercial plan, five-year plan, is being looked at independently of our overall jet operation. I cannot really qualify too much on that because the company itself is not even in existence. As most of you are aware, we are going through the application to form such a company.

• 1140

The route structures: Essentially, in our five-year plan we have no great ambitions of being a national carrier; not within the five years, and I doubt within anything following that. I think it is true to say, Mr. Chairman, we feel we know our place. We believe we are regional carriers and, as I say, we welcome the extension of the regional boundaries. But as far as we are concerned, our main area centre is between the major points in the Maritimes and Newfoundland and Toronto, Ottawa, Montreal. We believe that is, by and large, our main area of responsibility. That is not to say that we would not have interline arrangements with other carriers and, in fact, we do over Toronto, in one form or another.

What we do believe is that we have a responsibility to serve a route adequately, and I think, Mr. Chairman, this comes back to your point about service and scheduling: that you cannot serve something properly unless you have the airplanes to serve it with. We feel that perhaps this is something like the philosophy of Delta, which, in the airlines industry, is the airline that most of us look up to and respect very much. They have a very simple philosophy that you do not go expanding all over the country, with great ambitions; you take one route at a time and you develop the service and the frequency on that particular route before you start talking about running into other areas. They also believe in the basis of a hub-and-spoke system. Most of you, perhaps, are aware of that, where you funnel into a centre and then you funnel out from there, with everything coming in and going from.

In our case, a natural hub-and-spoke operation is Halifax. As part of our development, our plan, our major hub is Halifax; we are trying to feed into Halifax, and from Halifax to move out from that point on the way through to centres such as Fredericton, Saint John, whatever it might be, to Montreal, Toronto, and Ottawa, as part of our five-year plan.

[Translation]

plus vieux et ont besoin d'être remplacés. Donc, il faudra acheter plus de quatre avions. Ces avions auront une capacité de fret et de transport passager, afin que nous puissions tirer partie de ce domaine d'activité en croissance rapide relié dans une certaine mesure aux projets d'exploitation au large de nos côtes et aux services qui en découlent.

Deuxièmement, l'achat d'avions turbopropulseurs 748 *Hawker Siddeley* entre dans nos projets de séparer l'exploitation de la flotte turbo de celle de la flotte réactée par la création d'une filiale qui s'appellerait Air Maritime. Même si nous n'avons aucune intention à l'heure actuelle d'acheter plus d'un aéronef, et peut-être cinq dans un avenir prochain, je pense que l'on considère ce plan commercial quinquennal indépendamment de nos services assurés au moyen d'avion à réaction. Je ne peux pas vous donner beaucoup de détails à cet égard, car la société n'existe pas encore. Comme la plupart d'entre vous le savez déjà, nous faisons à l'heure actuelle les démarches nécessaires pour nous constituer en corporation.

Pour ce qui est de la structure de nos routes, notre plan quinquennal ne prévoit pas faire de nous un transporteur national; du moins pas d'ici cinq ans, ni même après. Je peux vous dire sincèrement, monsieur le président, que nous connaissons bien notre place. Nous nous considérons comme des transporteurs régionaux et ainsi que je l'ai déjà dit, nous accueillons avec plaisir l'expansion de nos frontières. Mais en ce qui nous concerne, notre principal centre d'activités se situe dans les Maritimes et à Terre-Neuve, ainsi qu'à Toronto, Ottawa et Montréal. Nous nous limitons à cette zone. Mais cela ne veut pas dire que nous n'ayons pas d'accords interlignes avec les autres transporteurs. En effet, nous avons de tels accords pour ce qui concerne Toronto.

Nous estimons devoir offrir un service approprié sur nos routes et je pense, monsieur le président, que cela nous ramène à votre question au sujet des services et des horaires. Il est impossible d'offrir un bon service si nous n'avons pas les avions voulus pour le faire. Je pense que cela se rapproche du concept de Delta, société aérienne respectée de tous les transporteurs. La théorie de Delta est très simple, en ce sens que cette société aérienne n'aspire pas à desservir tout le pays. Elle commence par établir une route, par offrir les meilleurs services possibles et par roder un horaire de vol bien précis avant d'élargir ses activités à d'autres régions. C'est le système du rayonnement à partir d'un noyau central. Vous êtes sans doute familier avec ce système selon lequel il convient de commencer par établir une bonne base avant de rayonner vers l'extérieur.

Halifax représente pour nous un système naturel de rayonnement. Halifax est considéré, dans notre programme de développement, comme le principal centre. Nous essayons de développer Halifax pour ensuite rayonner à partir de ce centre vers d'autres endroits comme Fredericton, Saint-John, Montréal, Toronto et Ottawa. Tout cela est prévu dans notre plan quinquennal.

[Texte]

We think we have a very well thought-out and very systematic approach to the analysis of this whole question of scheduling. It does, however, require airplanes; and it does require a fair shake in not having the cream, as it were, skimmed off the top from some of our routes, such as running, as I referred to, a Stephenville-Gander service off the top of Newfoundland through to Toronto and Montreal. Obviously, we cannot feed that service into a hub like St. John's and then onward to Toronto, nor could you feed that down the west coast of Newfoundland into Halifax for connection with a flight of ours to Toronto.

So that is the philosophy, Mr. Chairman and ladies and gentlemen, for our scheduling and our requirements for the airplanes. The 748, as I say, I will explore further, if you wish, in terms of the scheduling. We feel very responsible, in some ways, for a degree of irresponsibility in our service in the Maritimes, particularly with regard to 748 operations. We think that has been the lost child, as it were. It evolved over a period of five or six years, when Air Canada used to service that area and abandoned it in negotiations with Eastern Provincial quite fairly and Eastern Provincial then took up the responsibility for servicing the major points in the maritime provinces, with the hub in Halifax. I am talking about Moncton, Fredericton and that area, Saint John and Halifax, that was serviced then by the 748s, not the jets. The jets were not economical to run on those very short stage lengths, with the density and the type of scheduling, because we were using them for longer interregional routes and longer routes within the Atlantic provinces or Atlantic region. It is fair to say that we did not give the attention to that service that we had given to the jet operation.

• 1145

That is why if I appear somewhat vague, Mr. Chairman, about the plans for the 748 operation and this new Air Maritime, all I can say is that in all sincerity our reason for doing this is not to spin this "loser" off, as we have been accused of doing, but to develop a better service within the framework of our responsibility to serve Atlantic Canada.

As far as our financial position is concerned, we are very proud of our financial success over the last two or three years. I think it would be fair to say that relatively speaking we are probably the most financially successful airline in the country today. We have done that in many ways, and obviously we have had to compromise to some degree in some of our schedules. But I think it emphasizes our philosophy of efficiency, of cost control, of aggressive marketing, and of trying to establish the best schedules we can to meet the needs of the marketplace and to be affected by those market forces.

[Traduction]

Je crois en outre que nous avons une approche scientifique et systématique pour ce qui est de l'analyse des horaires. Mais pour passer à l'action, il faut des avions. Et il nous faut faire preuve de beaucoup d'astuces pour que l'on n'élimine pas les aspects les plus rentables de certaines de nos routes et je vous ai déjà donné l'exemple du trajet Stephenville-Gander, au nord de Terre-Neuve, vers Toronto et Montréal. Bien entendu, nous ne pouvons diriger ce vol vers un centre comme Saint-John pour continuer ensuite vers Toronto. L'on ne peut pas non plus effectuer ce genre de service de la côte ouest de Terre-Neuve vers Halifax et prévoir une correspondance sur un de nos vols à destination de Toronto.

C'est donc notre approche, monsieur le président, mesdames et messieurs, pour ce qui est des horaires et de nos exigences en matière d'avions. Comme je l'ai dit, nous accorderons une plus grande considération à la question des 748 pour ce qui est des horaires. Nous nous sentons très responsables, dans une certaine mesure, des lacunes inhérentes à nos activités dans les Maritimes, surtout en ce qui concerne les 748. C'est une question que nous avons plus ou moins laissée pour compte. Ce problème s'est développé sur une période de 5 ou 6 ans, quand Air Canada desservait cette région. Elle a ensuite abandonné cette région, avec raison, à la suite de négociations avec Eastern Provincial, qui s'est chargée de desservir les principaux points des provinces Maritimes, Halifax ayant été choisi comme centre. Moncton, Fredericton et la région avoisinante, Saint-John et Halifax étaient alors desservis par des 748 et non par des avions à réaction. Il n'était pas très économique de desservir ces courts trajets avec des avions à réaction, vu le nombre de passagers et l'horaire prévu. En effet, nous utilisons des avions à réaction sur les routes interrégionales plus longues et les routes de la région des Maritimes. On peut donc dire que nous n'avons pas accordé à ce service autant d'importance qu'aux services que nous offrons avec les avions à réaction.

Mes propos, monsieur le président, peuvent sembler assez vagues en ce qui concerne les activités prévues pour les 748 et cette nouvelle société Air Maritime. Tout ce que je peux dire, en toute sincérité, c'est que nous n'avons pas adopté ce plan en vue de nous débarrasser de ce service qui fonctionne à perte, comme on nous a accusé de le faire. Notre idée est plutôt de développer un meilleur service pour nous acquitter de nos fonctions qui consistent à desservir les Maritimes canadiennes.

En ce qui concerne notre situation financière, nous sommes très fiers de nos succès dans ce domaine depuis les deux ou trois dernières années. Toutes proportions gardées, nous sommes probablement la société aérienne la plus rentable au Canada en ce moment. Cette situation est attribuable à de nombreuses raisons et, bien entendu, nous avons dû faire des compromis dans une certaine mesure au niveau des horaires. Mais je pense que cela fait bien ressortir notre concept en matière d'efficacité, de contrôle des coûts, de mise en marché dynamique et d'efforts pour établir les meilleurs horaires possibles afin de satisfaire aux besoins du marché et de réagir aux forces du marché.

[Text]

I could ask my colleague, who is much more knowledgeable about the financial side of our company, to address that point. But it would be imprudent, and indeed wrong of me, to tell you what our financial statement has been for this past year, because we have not presented it to our board of directors; but we will be so doing in the near future.

But Roy, you might want to comment on our financial statement.

Mr. Roy Rideout (Vice-President, Administration and Planning, Eastern Provincial Airways): About our performance over the last five years, or this sort of thing, if that is what you were getting at, I think it fair to say that we have not been the model of financial efficiency in the 1970s for sure. It is only in the last two years that there has been a turnaround in a financial sense. I think we can say that 1981 has been our best year yet, even though I do not believe it is proper to give any numbers right now. But I should stress when I say that that although 1981 will probably turn out to be the best year we have had, profit levels are not sufficient by a long shot in generating funds to meet our capital requirements over the next five years. We have approximately to double our profit levels to do that.

Any more specifics than that I cannot give, because I do not have the numbers in front of me.

The Chairman: Just a very brief supplementary question. The 748—what is the seating capacity? And—my nationalism is showing a little now—why go the 748 rather than the DASH-7?

Mr. Verrier: There is a financial point here that I would ask my financial colleague to respond to. The seating capacity is 40 seats—that I can tell you—although it can be squeezed up with denser seating by removing the forward cargo section. But that is not our intention, by any means.

Roy, would you want to answer financially why not the DASH-7?

The Chairman: Mr. Rideout.

Mr. Rideout: Perhaps the chief reason is that the DASH-7 is a relatively new airplane type. There are not that many around, and our analysis has shown that the short-haul turbo-prop routes in Atlantic Canada cannot afford, cannot support, a \$9 million airplane. Granted, \$9 million is approximately the cost of a Boeing 748 as well. The difference is that there are many hundreds of 748s in the world, and used 748s of approximately five years' vintage are readily available for, in the area of, \$3 million or \$4 million. This is the sort of capital cost that these routes can support, quite frankly. We cannot see, from our analysis, how one can justify investing in \$9-million airplanes. The returns are just not there; the routes would not support them and you would have all the problems associated with that.

[Translation]

Je pourrais demander à mon collègue, qui connaît beaucoup mieux que moi les aspects financiers de notre société, de vous donner quelques explications supplémentaires à cet égard. Malheureusement, comme nous n'avons pas encore présenté notre état financier de l'année dernière à notre conseil d'administration—nous le ferons sous peu—vous me comprendrez si je vous dis que je ne peux pas vous donner de détails dès maintenant.

Roy vous donnera des explications sur notre situation financière.

M. Roy Rideout (vice-président, administration et planification, Eastern Provincial Airways): Pour ce qui est de notre performance au cours des cinq dernières années, si c'est bien ce qui vous intéresse, je pense que l'on peut dire que nous n'avons pas été un modèle d'efficacité financière pendant les années 1970. Ce n'est qu'au cours des deux dernières années que nous avons vu un renversement de la situation financière. L'année 1981 a été notre meilleure année et vous devrez me croire sur parole, car je ne peux pour des raisons évidentes vous donner de chiffres en ce moment. Mais je pense qu'il est important d'ajouter que même si 1981 s'avérera probablement être notre meilleure année, les profits réalisés sont loin d'être suffisants pour nous permettre de satisfaire à nos exigences en capitaux pour les cinq prochaines années. Il nous faudra doubler nos profits pour ce faire.

Je ne peux pas vous donner de plus amples détails, car je n'ai pas les données en main.

Le président: Une courte question supplémentaire. Combien y a-t-il de places dans le 748? Et mon nationalisme transpire un peu ici, pourquoi avoir choisi le 748 plutôt que le DASH-7?

M. Verrier: Il y a un aspect financier à cette question et je préfère que mon collègue, l'expert financier, y réponde. Le 748 compte 40 places et l'on peut en ajouter en enlevant le compartiment de fret avant. Mais ce n'est absolument pas notre intention.

Roy, pouvez-vous nous expliquer les raisons financières qui nous ont poussés à rejeter le DASH-7?

Le président: Monsieur Rideout.

M. Rideout: La principale raison est peut-être le fait que le DASH-7 est un type d'avion relativement nouveau. Il n'en existe pas encore beaucoup et nos études ont montré que les courtes routes desservies par des avions à moteur dans les Maritimes ne permettent pas d'assumer le coût d'un avion de 9 millions de dollars. Il est vrai qu'un Boeing coûte environ également 9 millions de dollars. La différence est qu'il existe en ce moment plusieurs centaines de 748 dans le monde et l'on peut facilement obtenir un 748 vieux de cinq ans pour 3 ou 4 millions de dollars. Et bien franchement, c'est le genre de coûts que permettent d'assumer ces routes. D'après nos analyses, ces routes ne justifient pas les investissements dans des avions de 9 millions de dollars. Les profits ne sont pas suffisants. Les routes que nous desservons ne nous le permettent pas, et cela entraînerait beaucoup de problèmes.

[Texte]

• 1150

The Chairman: Thank you. Mr. Nowlan. Ten minutes, please.

Mr. Nowlan: Yes, Mr. Chairman.

Coming back, I know you cannot go too far, but really that profit picture that you said in general to the chairman—prior to the two years, EPA was having some real financial problems. I think you had better make that pretty clear to the committee. And would it be fair to say, without getting into details, that it was really through one of these exceptional rulings, not of the CTC but in effect the cabinet decision, that allowed you to fly from Halifax to Toronto, and the revenue from that route really has been one of the major reasons, without getting into dollar details, why your revenue position today is a heck of a lot better and different from what it was just two years ago, when you were almost going belly up—or belly down?

Mr. Verrier: Would you like me to respond to that, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Mr. Verrier: Yes, that is correct. Our position was very serious two years ago, but I think it would be most misleading to believe that because we have the Toronto route that has been our salvation. It has not. In fact, we are building up that route and, indeed, it is part of our plan, the hub-and-spoke plan, to feed services from that to other points in the Maritimes or the Atlantic region. Without giving away a great number of competitive details, the fact is that overall the route certainly has been profitable but certain flights have not, indeed, been profitable. We are not anywhere near a position of being satisfied with the return on that route and, in fact, we are planning to increase the frequency to give us a better service, a three-frequency a day, to ensure that we can get a better share of that market.

It would be most incorrect to assume that that has been our salvation. It has not. It has been an overall increase in our load factor, a dramatic decrease in our cost, an increase in our productivity—I think last year we were rated by *Air Transport World* as one of the top 10 in terms of employee productivity of all IATA airlines at station level. So I think we have made remarkable steps in bringing our cost/revenue ratio into line, and we have done a great deal of very aggressive marketing in some areas, on some flights, and we intend to do a great deal more. So it is not one single thing, if I may say, Mr. Chairman.

Mr. Nowlan: Okay, but in terms of future growth, as I understand it, and in the white paper—Mr. Lovink gave evidence yesterday and it is in the white paper—other alternatives were considered in terms of this 800-mile limitation. Paragraph 64 sets out the alternative that you could divide the country up into two regions but opt for a longer or shorter

[Traduction]

Le président: Merci. Monsieur Nowlan. Je vous prie de vous limiter à 10 minutes.

M. Nowlan: Très bien, monsieur le président.

Mais en retournant un peu en arrière, je sais que l'on ne peut pas aller trop loin en ce sens, vous avez dit au président que l'EPA avait éprouvé de graves difficultés financières à venir jusqu'à ces deux dernières années. Il conviendrait peut-être que vous donniez plus d'explications à ce sujet au Comité. Et ne serait-il pas juste de dire, sans entrer dans les détails, que votre situation actuelle est attribuable à l'une de ces décisions exceptionnelles, non pas de la CCT mais du Cabinet, qui vous a autorisé à effectuer le service d'Halifax à Toronto, les revenus découlant de cette route ayant fait, sans encore une fois entrer dans les détails, que votre situation financière est de loin supérieure aujourd'hui à ce qu'elle était il y a un peu plus de deux ans, lorsque vous étiez au bord de la faillite?

M. Verrier: Voulez-vous que je réponde à cette question, monsieur le président?

Le président: Oui, s'il-vous-plaît.

M. Verrier: Oui, c'est exact. Notre situation financière était très précaire il y a un peu plus de deux ans. Mais il serait faux de croire que c'est la route de Toronto qui nous a sauvés. Ce n'est pas le cas. En fait, nous sommes à établir cette route, dans le cadre de notre plan de rayonnement, qui est d'assurer le service de ce centre à d'autres centres des Maritimes. Sans vous donner de détails sur notre situation de concurrence, le fait est que cette route est très rentable et que d'autres routes le sont moins. Nous sommes loin d'être satisfaits des profits réalisés sur cette route et nous comptons augmenter la fréquence des vols pour offrir un meilleur service, soit trois vols par jour, pour nous assurer une meilleure part de ce marché.

Mais il serait faux de croire que cette route nous a sauvés. Plusieurs facteurs ont contribué à l'amélioration de notre situation: l'augmentation globale de notre volume d'activité, une diminution considérable de nos coûts, l'augmentation de notre productivité—*Air Transport World* nous considérait l'année dernière comme l'un des 10 premiers transporteurs en termes de productivité des employés de toutes les lignes aériennes internationales au niveau de la station. Il semble donc que nous ayons réalisé des progrès remarquables pour ce qui est d'équilibrer nos coûts et nos revenus. En outre, nous avons adopté une politique de promotion très dynamique dans certaines régions, pour certains vols, et nous avons l'intention d'en faire encore plus en ce sens. Il y a donc plus d'un facteur, monsieur le président.

M. Nowlan: D'accord, mais en termes d'expansion éventuelle, si je comprends bien, d'autres solutions ont été envisagées en ce qui concerne cette limite des 800 milles. Cela figure dans le livre blanc et M. Lovink nous en a parlé hier. Le paragraphe 64 propose une solution aux termes de laquelle vous pourriez séparer le pays en deux régions tout en choisissant

[Text]

limit on non-stop flights, but the way you defined that was that:

correct distance involves a trade-off between the routes available only to the nationals on a non-stop basis both intra- and inter-regionally and those actually and potentially available on a non-stop basis for the regionals as well. This trade-off should satisfy the growth aspirations of both groups yet not encourage the regionals to acquire equipment capable of long-range, non-stop flights, which would ultimately create new pressures for further policy changes.

As I understand your evidence, with the equipment you have now it is not a question of creating and stimulating further demand or growth, you are under-utilizing the equipment that you have basically now, if it is going to be a policy of an 800-mile cut-off.

Mr. Verrier: I am not sure that those two questions are combined. As it is, as of right now, we are not under-utilizing our airplanes in terms of time of utilization of those aircraft. We are spending a considerable amount of time on very short stage lengths, and the short stage lengths would not be as severe a consequence to us as they are now if we had greater load factors, if the volumes were higher. As for the limitation of 800 miles, I think my point was that it limits the advantages of the cost efficiencies of using that airplane.

• 1155

We would be more in favour of a limitation of 1,500 miles, or that sort of range. For example, the St. John's-Toronto run is a logical regional route because you are linking two very important commercial centres of the country. They are important from our perspective on Newfoundland and the offshore. That is, of course, over the 800; it is about 1,351. Perhaps that is how we would address it. We would not accept the 800 mile, and greater frequency and opportunity within that 800 miles.

Mr. Nowlan: With Air Canada having its present intraroute structure, and also able, for example, to fly from St. John's directly to Toronto.... If you were confronted with the 800-mile limitation within the region, what would you prophesize as to your growth potential in that type of situation?

Mr. Verrier: Well, the only thing we could do, Mr. Nowlan, is what we are doing right now. We are not on that route, and Air Canada does have non-stops. We will put our think tanks on, and figure out ways to entice people to fly with us, say on a one-stop basis.

In terms of encouraging them on a competitive basis, if we do have a competitive disadvantage in having to make a one-stop versus Air Canada's non-stop, then we better persuade the customers it is to their advantage to come with us.

[Translation]

sant d'adopter des limites plus courtes ou plus longues pour ce qui est des vols sans escale. Mais vous avez expliqué cela de la façon suivante:

L'établissement d'une distance appropriée exige un compromis entre les routes réservées aux transporteurs nationaux sur la base de vols directs, tant à l'intérieur des régions qu'entre ces régions et celles qui sont ou seront réservées sur une base de vols directs aux transporteurs régionaux. Ce compromis devrait permettre d'atteindre les objectifs d'expansion des deux groupes, sans toutefois encourager les transporteurs aériens à acheter des avions pour effectuer des longs parcours ce qui exigerait d'autres changements de politique.

Si je comprends bien votre témoignage, compte tenu des avions à votre disposition à l'heure actuelle, il n'est pas question pour vous d'essayer de stimuler la demande et d'élargir votre champ d'activité. Votre matériel de base sera sous-utilisé si la politique en place prévoit une restriction à 800 milles.

M. Verrier: Je ne crois pas que ces deux questions soient liées. En effet, nous ne sous-utilisons pas nos avions à l'heure actuelle. Nous consacrons beaucoup de temps aux très petites distances, et ces dernières n'auraient pas une incidence aussi grave sur nos activités si notre volume était supérieur. En ce qui concerne la limite de 800 milles, il me semble avoir dit qu'elle réduit la rentabilité de cet avion.

Nous sommes beaucoup plus en faveur d'une limite de 1,500 milles, par exemple. En effet, la route St. John's-Toronto nous semble une route régionale logique car elle relie deux centres commerciaux très importants du pays. Ils sont importants du point de vue de Terre-Neuve et du large des côtes. C'est une route qui dépasse les 800 milles. Il s'agit d'environ de 1,351 milles. C'est peut-être une meilleure façon d'aborder la question. Nous ne sommes pas disposés à accepter une limite de 800 milles, même avec une plus grande fréquence de vols à l'intérieur de cette route.

M. Nowlan: Compte tenu de la structure actuelle des routes d'Air Canada, cette société peut offrir un service direct de St. John's à Toronto... Si l'on vous imposait cette limite de 800 milles dans votre région, quel serait d'après vous votre potentiel de croissance?

M. Verrier: Eh bien, monsieur Nowlan, nous ne pourrions pas faire autrement que ce que nous faisons à l'heure actuelle. Nous ne desservons pas cette route et Air Canada y a des vols directs. Si cette limite était adoptée, nous nous creuserions la cervelle pour essayer de découvrir des moyens d'encourager le public à avoir recours à nos services, disons, sur la base de vols avec une seule escale.

Pour ce qui est de l'aspect concurrentiel, si nous sommes défavorisés, en ce sens qu'Air Canada pourrait offrir un vol direct et nous, un vol avec une escale, il nous faudrait trouver le moyen de convaincre les clients qu'ils ont tout avantage à avoir

[Texte]

One of the ways is by having a better fare and some savings to them.

Mr. Nowlan: Just a very short question, and two other questions. My time is running out, and I do not want to trespass too far. If you did not have the "competition" or dominance of Air Canada within the region, what would happen to the fare structure? Are you suggesting that if you were the only intra-carrier on some of those routes where Air Canada is now competing with you, that the rate structure might go down to the benefit of the consumer?

Mr. Verrier: No. I am suggesting, as I said earlier, that we do not want that. We want an opening-up of our licence so we can compete on a fairer basis. The second choice is certainly the worst of the two options for us because it goes against our very philosophy as a free enterprise organization.

Mr. Nowlan: Mr. Eyton said earlier when he testified on behalf of PWA that, while he had a philosophy, he really did not think it would make much difference if it were total deregulation. Air Canada de facto is operating as a deregulated company because it pretty well gets whatever it wants. It is the other companies, like EPA and PWA, which are confronted with regulation that inhibits them. Would you agree?

Mr. Verrier: That is certainly our position. I hinted at that when I said we are enshrining the policy of an omnibus role for Air Canada. It is interesting that Air Canada and my colleagues in Air Canada are the strongest opponents of a deregulation.

We argue for fewer regulatory affairs, but not deregulation. They are the strongest opponents of it, but they have the greatest freedom to operate. They have fewer regulations than the regional carriers have, and are being proposed to have, in the terms of this policy.

Mr. Nowlan: In your brief, Mr. Verrier, on page 3, it is set out that in 1978 Air Canada controlled 89 per cent of the capacity, measured in available seat miles, inter-regionally, and 43 per cent of the capacity within the Atlantic region.

Now, do you have any reason to believe those figures have substantially changed? How do they compare with other regional carriers?

Mr. Verrier: I think they will have changed since we have been on a Toronto route. Of course, we put more available seat miles on the long inter-regional ones. In fairness to Air Canada, those inter-regional available seat miles will have come down somewhat. They might be about 75. I do not really know off the top of my head. The one that is of the greatest significance is the fact that—and these figures I quoted were for 1978, I think—they had at that time something like 43 per cent of the seats. If you combine the two today, the available

[Traduction]

recours à nos services à nous. L'un de ces moyens serait d'offrir un tarif plus économique aux consommateurs.

M. Nowlan: J'ai une très courte question à poser maintenant et deux autres plus tard. Je sais que j'arrive à la fin de mes 10 minutes et je ne veux pas trop dépasser la limite. Si vous n'aviez pas à soutenir la «concurrence» ou la dominance d'Air Canada dans cette région, qu'en serait-il de la structure des tarifs? Voulez-vous dire que si vous étiez le seul transporteur régional à desservir certaines de ces routes où Air Canada vous livre maintenant concurrence, les tarifs baisseraient, ce qui avantagerait le consommateur?

M. Verrier: Non. Comme je l'ai dit plus tôt, nous ne voulons pas cela. Nous voulons obtenir l'assouplissement de notre permis, ce qui nous permettrait de livrer concurrence sur une base plus juste. La deuxième possibilité est certainement la pire des deux options en ce qui nous concerne, car elle va à l'encontre de notre philosophie en tant que libre entreprise.

M. Nowlan: M. Eyton a déclaré plus tôt, lorsqu'il témoignait au nom de la société PWA, que même s'il avait une philosophie, il ne croyait pas vraiment que la déréglementation totale ferait beaucoup de différence. Air Canada fonctionne en fait comme une société déréglementée car elle obtient presque tout ce qu'elle veut. Ne croyez-vous pas que ce sont les autres sociétés comme EPA et PWA qui sont limitées par les règlements?

M. Verrier: C'est exactement ce que nous prétendons. C'est ce à quoi je voulais en venir lorsque j'ai dit que nous confirmons la politique d'un rôle global pour Air Canada. Il est intéressant de noter qu'Air Canada et mes collègues d'Air Canada sont ceux qui s'opposent le plus fermement à la déréglementation.

Nous sommes en faveur d'un assouplissement de la réglementation, et non d'une déréglementation totale. Air Canada s'y oppose le plus fermement, mais c'est toutefois la société qui jouit de la plus grande liberté. Elle est assujettie à moins de règlements que les transporteurs régionaux qui sont susceptibles de s'en voir imposés encore d'autres aux termes de cette politique maintenant à l'étude.

M. Nowlan: Vous dites à la page 3 de votre mémoire, monsieur Verrier, qu'en 1978, Air Canada contrôlait 89 p. 100 du volume mesuré en termes de milles-places disponibles, sur une base interrégionale, et 43 p. 100 du volume dans la région des maritimes.

J'aimerais savoir si vous pensez que ces chiffres ont beaucoup changé? Et comment se comparent-ils avec ceux des autres transporteurs régionaux?

M. Verrier: Je pense que les données ont peut-être changé depuis que nous desservons la route de Toronto. Bien entendu, nous prévoyons plus de milles-places pour les longs trajets interrégionaux. Mais en toute justice pour Air Canada, ces milles-places interrégionaux disponibles ont quelque peu diminué. Je pense qu'il s'agit maintenant d'environ 75 p. 100. Mais je ne peux pas vous donner de chiffres plus précis comme ça, à pied levé. La statistique la plus intéressante à cet égard—et les chiffres que j'ai mentionnés remontent à 1978, je crois—c'est

[Text]

seat miles for ourselves compared to Air Canada are something like we have 29 per cent of the available seat miles between the points that we serve, Toronto, Montreal, and the Atlantic region, versus Air Canada. We are not saying that is completely wrong. We just want to point out that there is a balance here and that the routes in the Atlantic region—some of those routes they enjoy are of greater return to them in longer stage lengths or greater volumes, greater densities, than the ones we have.

• 1200

As for other parts of the country, I noticed very recently an advertisement that has come out from my colleagues in Pacific Western suggesting, as part of their spirit of competition—by the way, “the competitive spirit” has been our slogan for about two years; a year and a half or more—that they serve more points in the western provinces than the other two nationals combined; and that covers quite an extensive area. I do not have the facts or the figures on those relationships, but I do think that in our part of the world we are at a certain disadvantage compared to the west.

Mr. Nowlan: You do not want Air Canada impressed to—or the status quo enshrined.

Mr. Verrier: That is correct. That is our major point, Mr. Nowlan. We want the same opportunity—

Mr. Nowlan: To compete.

Mr. Verrier: —to compete; that is correct.

Mr. Nowlan: And you think you would be able to do it successfully, from your experience?

Mr. Verrier: We think we can, yes.

Mr. Nowlan: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. I also want to welcome our regional carrier to the committee. My colleagues begged me not to mention Saint-Léonard, so I will not.

The witness, Mr. Chairman, related to the consolidation of licences, and I gather that he would very much like to have that option. But in so doing, would it not also open the matter up for all the other carriers, and would that not increase undue competition among the regionals?

Mr. Verrier: When we spoke for ourselves—really it is not for me to put words in the mouths of the other regionals, but we were thinking of the context of the regionals as versus the nationals, because we are making the assumption that the national, that is Canadian Pacific, would also be included as a national carrier as part of this new policy, and our thinking

[Translation]

qu'à ce moment, Air Canada disposait d'environ 83 p. 100 des places. En comparant les deux aujourd'hui, on constate que nous jouissons de 29 p. 100 des milles-places disponibles entre les points que nous desservons, à savoir, Toronto, Montréal et les Maritimes, par opposition à Air Canada. Nous ne disons pas que c'est mauvais. Nous voulons simplement souligner la question de l'équilibre. Certaines des routes qu'Air Canada dessert dans les Maritimes lui rapportent plus de profits, compte tenu des distances plus longues, des volumes plus considérables et de la plus grande densité, que ce n'est le cas pour nos routes.

Pour ce qui est des autres régions du pays, j'ai vu dernièrement une annonce publiée par mes collègues de *Pacific Western* dans le cadre de leur «esprit de concurrence», et soit dit en passant, cet esprit de concurrence fait partie de notre slogan depuis un an et demi ou deux ans... une annonce selon laquelle ils desservent plus de points dans les provinces de l'Ouest que les deux autres transporteurs nationaux réunis, ce qui couvre une très grande région. Je ne connais pas les données sur ces rapports, mais je pense que nous sommes défavorisés dans notre partie du pays par comparaison à l'Ouest.

M. Nowlan: Vous ne voulez pas qu'Air Canada soit encouragée à... ou que le statu quo soit confirmé.

M. Verrier: C'est exact. C'est exactement ce que nous voulons dire. Nous voulons jouir des mêmes possibilités...

M. Nowlan: De livrer concurrence.

M. Verrier: ... de livrer concurrence, c'est bien cela.

M. Nowlan: Et d'après votre expérience, croyez-vous pouvoir le faire avec succès?

M. Verrier: Oui, nous le pensons.

M. Nowlan: Merci.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. J'aimerais également souhaiter la bienvenue au Comité au représentant de notre transporteur régional. Mes collègues m'ont supplié de ne pas mentionner Saint-Léonard et je ne le fais donc pas.

Le témoin, monsieur le président, a parlé de l'uniformisation des permis et j'en ai déduit qu'il aimerait avoir cette option. Mais si nous le faisons, est-ce que tous les transporteurs ne demanderaient pas la même chose et est-ce que cela n'augmenterait pas le niveau de concurrence induite entre les transporteurs régionaux?

M. Verrier: Je ne peux parler qu'en notre nom, je ne peux pas parler au nom des autres transporteurs régionaux. Mais nous parlons des transporteurs régionaux par opposition aux transporteurs nationaux, car nous présumons que la société Canadien Pacifique, pour ne pas la nommer, devrait également être incluse comme transporteur national dans cette nouvelle

[Texte]

was of the national versus the regional—and I do not even like “versus”; I am just saying comparing one with the other.

So, yes, I would assume that is correct: it would be opened up. But we do not see anything wrong with that, nor do we see anything wrong with that, in some cases, with the locals.

Mr. Corbin: Does CP presently have consolidation of licences?

Mr. Verrier: They do, but to what degree I cannot speak of. I think CP should be asked that directly.

Mr. Corbin: Well, okay, you opposed their application for the Halifax-Toronto route and CTC granted you that route. Nevertheless CP is now coming in to Halifax once a week.

Mr. Verrier: Yes.

An hon. Member: CTC did not grant that—

An hon. Member: It was the cabinet that overruled CTC.

Mr. Verrier: They got the route.

Mr. Corbin: They got the route, anyway.

Mr. Verrier: We were the innocent bystanders, sir.

Mr. Corbin: Okay, but that is not—

The Chairman: I would challenge that particular statement. I think you were neither innocent nor bystanding.

Mr. Verrier: Forgive me, Mr. Chairman. I was being a little facetious.

Mr. Corbin: That is my mistake. But regardless, CP is not doing that under consolidation of licences.

Mr. Verrier: No.

Mr. Corbin: You would oppose that in any case; you would continue opposing that.

Mr. Verrier: We would not—I think perhaps we are moving from the specific to the general; and rightly so in your case, in that example. But what we did at that time—we were not involved with any domestic policy or potential of that policy changing. What we were concerned about was we felt we had a role, and in fact we should have been able—and we required it from a financial development point of view for our capital investments, or capital requirements—to be on that route prior to another national carrier, if you like, coming in there. That was the rationale behind it. I think we believed that we had first rights to go on that Toronto run, to compete with Air Canada. It was that type of philosophy or rationale, as distinct from what I think you are proposing in opposition to a national carrier coming in.

[Traduction]

politique. Je ne devrais peut-être pas utiliser le terme par opposition. Je pense que le terme par comparaison serait plus juste.

Donc, je pense que c'est vrai. Cette option devrait également être offerte aux autres. Mais nous ne voyons rien de mal à cela et nous allons même jusqu'à dire que cette option devrait également être offerte aux transporteurs locaux.

M. Corbin: Le CP jouit-il de l'uniformisation des permis à l'heure actuelle?

M. Verrier: Oui, mais je ne sais pas dans quelle mesure. Je pense que c'est une question que vous devriez poser aux représentants du CP.

M. Corbin: D'accord. Vous vous êtes opposés à sa demande concernant le trajet Halifax-Toronto, et la CCT vous a accordé cette route. Néanmoins, le CP a un vol une fois par semaine vers Halifax.

M. Verrier: C'est exact.

Une voix: La CCT n'a pas accordé cela—

Une voix: C'est le Cabinet qui a rejeté la décision de la CCT.

M. Verrier: Mais le CP a quand même obtenu cette route.

M. Corbin: Oui, il a obtenu cette route, de toute façon.

M. Verrier: Nous étions la tierce partie non impliquée, monsieur.

M. Corbin: D'accord, mais ce n'est pas . . .

Le président: Je ne suis pas d'accord avec cette déclaration. Vous n'étiez ni tierce partie ni non impliqué.

M. Verrier: Excusez-moi, monsieur le président. Je faisais une petite blague.

M. Corbin: J'ai fait erreur. Néanmoins, le CP n'a pas procédé selon le principe de l'uniformisation des permis.

M. Verrier: Non.

M. Corbin: Vous vous seriez opposés à cette façon de procéder de toute façon. Vous continueriez de vous y opposer.

M. Verrier: Non, je pense que nous allons du particulier au général mais dans ce cas, dans cet exemple, c'est la meilleure façon de procéder. Mais ce que nous avons fait à l'époque . . . nous n'avions rien à voir avec aucune politique intérieure ou possibilité de modification de cette politique. En fait, nous pensions avoir un rôle à jouer et en fait, nous aurions dû pouvoir (et nous avons besoin de cela du point de vue du développement financier pour nos investissements en immobilisations ou nos besoins en capitaux) avoir accès à cette route avant tout autre transporteur national. C'est une simple question de logique. Nous avons cru être les premiers à avoir le droit de desservir Toronto pour concurrencer Air Canada. Voilà quelle était notre théorie ou notre raison d'être, par rapport à ce que vous avez proposé, je crois, pour vous opposer à un autre transporteur national.

[Text]

• 1205

Mr. Corbin: It is obvious that the policy statement precludes the recognition of new regional carriers. On the contrary, it seems very much to want to foster a consolidation or merger of regional carriers. One study by the Institute for Transportation Studies at the University of Calgary suggests that there should be only two regional carriers in Canada, Pacific Western in the west and a merger of the three other regionals in the east. Would you comment on that, please?

Mr. Verrier: I cannot speak for the west, but certainly from the east and from our cursory review of this, I believe we are serving different markets in Atlantic Canada. We are in a different marketplace, as it were, than our colleagues in Quebecair and Nordair; perhaps closest to Quebecair, obviously from a geographic point of view. We have not entertained that question with any seriousness and certainly would not be in a position to make any strong recommendation one way or the other.

We think we are a very healthy and viable operation. We think that with some of the major points we have raised in our concerns about the brief we could exist very well as a regional carrier, as under the current terms of the region, and we have not given any real thought to any mergers.

Mr. Corbin: By the way, I entirely agree with you on your approach to the unfairness of Air Canada doing regional service the way they have been doing it, in a monopolistic fashion. I think Air Canada should be removed from such services and that EPA should be granted all those licences as soon as possible.

Nevertheless, appreciating your comments vis-à-vis the role of the national carrier in the Atlantic area, you were rather short on comments with respect to the locals. But I take it that since you are attempting to get into that market in a very strong way this would be your reason for not wanting to comment on that this morning.

Mr. Verrier: I think that I touched it in passing and I thought that perhaps our position, our opinion, would speak for itself in the fact that we have encouraged and are in support of this Air Maritime which I believe in fact would come under the terms of a local carrier as the policy is envisaging.

It might be interesting for the committee to appreciate that there is some very healthy rivalry going on between the 737 operation, and the management of that team, and our 748 management team. This has certainly been encouraged and we think this is a good thing. So contrary to any fears about the locals, if a local has a good, viable financial base and is not in just as a quickie operator, just to make a fast buck, then I think this is where you come down to some of the roles and responsibilities of the Canadian Transport Commission. If it is a viable operation but it has a different set of parameters to work within, as distinct from the regional and the national with longer trunkline routes, then there is a real place for it in

[Translation]

M. Corbin: Il est évident que la déclaration de principe exclut toute reconnaissance de nouveaux transporteurs régionaux. Au contraire, on semble beaucoup vouloir favoriser une consolidation ou une fusion des transporteurs régionaux. D'après une étude de l'*Institute for Transportation Studies* de l'Université de Calgary, il ne devrait y avoir que deux transporteurs régionaux au Canada, *Pacific Western* dans l'Ouest et une fusion des trois autres transporteurs régionaux dans l'Est. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Verrier: Je ne peux parler pour l'Ouest, mais il est certain que pour l'Est, d'après l'examen que nous avons fait, nous desservons différents marchés de la région atlantique. Il se trouve que nous sommes dans un marché différent de nos collègues de Québecair et Nordair, plus près peut-être de ceux de Québecair, surtout du point de vue géographique. Nous n'avons pas vraiment étudié la question sérieusement et nous ne serions certainement pas prêts à présenter des recommandations fermes dans un sens ou dans l'autre.

Nous sommes d'avis que nos activités sont très rentables et très saines. À la lumière des points importants que nous avons soulevés en exprimant nos préoccupations au sujet du mémoire, nous pourrions très bien exister en tant que transporteur régional, en tenant compte aussi des conditions actuelles de la région, et nous n'avons pas vraiment songé à une fusion.

M. Corbin: Je vous dirais en passant que je suis tout à fait d'accord avec vous, il n'est pas juste qu'Air Canada soit responsable du service régional, de façon monopolistique comme c'est le cas présentement. Je crois qu'il faudrait retirer ces services à Air Canada pour donner aussitôt que possible à l'EPA tous ces permis d'exploitation.

Néanmoins, tout en tenant compte de vos commentaires concernant le rôle du transporteur national dans la région atlantique, je dois avouer que vous avez peu parlé des transporteurs locaux. Étant donné que vous essayez très sérieusement d'obtenir ce marché, j'imagine que c'est la raison pour laquelle vous ne voulez pas faire de commentaire à ce sujet ce matin.

M. Verrier: J'y ai fait allusion en passant et j'ai pensé que notre position, notre opinion, était peut-être suffisamment explicite du fait que nous avons encouragé et aidé Air Maritime qui, à mon avis, répondrait aux conditions de transporteur local dans la politique prévue.

Les membres du Comité seront peut-être intéressés d'apprendre qu'il y a une rivalité très saine entre les activités du 737, et la direction de cette équipe, et la direction de notre équipe 748. Elle a certainement été encouragée et nous croyons que c'est une bonne chose. Contrairement aux craintes exprimées concernant les transporteurs locaux, si un transporteur local est dans une situation financière bonne, viable, s'il ne s'agit pas simplement d'un exploitant à court terme, qui veut faire rapidement de l'argent, c'est là qu'on voit quels rôles et quelles responsabilités sont imparties à la Commission canadienne des transports. Il s'agit d'une activité viable, dont les paramètres de travail sont différents, différents des trans-

[Texte]

our community in eastern Canada, and we have no opposition to that. We work very closely with Labrador Airways in Newfoundland, for example. There is no reason for us, nor indeed any plan or intention, to change that relationship or that philosophy.

Mr. Corbin: You and other parties in Atlantic Canada have over the years attempted, or at least have had plans on paper and initial proposals or presentations to Transport and the CTC, to provide intra-regional local links, intra-provincial links as well; and it is a current exercise in process right now.

• 1210

Why is it that these various attempts over the last ten years have not given any tangible results? We are still back to square one and we do not have proper local service within New Brunswick, within—Nova Scotia is exceptional because of the way Air Canada goes into there against you. But speaking for my own region, why is it that we cannot seem to put a package together, once and for all?

Mr. Verrier: All right, let me address that from two points here. One, the entire management team of Eastern Provincial has had a dramatic, complete change from the president down, over the last three years. So there is a different philosophy that has been introduced to the whole management operation.

Two, as far as the scheduling is concerned and the problem of addressing this, I think I have referred to the fact that we are setting up what we would call truly an intra-maritime carrier. That is not to say that the regional carrier will abrogate its responsibilities to supplement that and complement it on the longer-haul routes within the Maritimes, but a truly short-haul, intra-regional carrier is being established. Our president is determined that he will establish this, contrary to a great deal of opposition from some quarters.

And thirdly, the scheduling, for the first time in the intra-regional routes, is being examined and designed, right from the very initial stages, in terms of meeting the needs of those particular communities within the maritime provinces. This has never really been done before. It has been a feeder for the jet operation and tantamount to much of what happens with some of the larger airlines, where the smaller routes on the ends are secondary to the major points. If you can imagine that being projected down into a lower level, a smaller organization, you have exactly the same type of thing.

My colleague on my right is responsible for scheduling and he has had some very disturbing, to say the least, discussions with Air Maritime in terms of what they want and what they have got. This is much to his annoyance in terms of the feeding and the hub and spoke. We have had to give up good parts or some parts of the hub and spoke to meet the requirements of scheduling that will meet the needs of community representa-

[Traduction]

porteurs régionaux et nationaux dont les routes principales sont plus longues. Il y a donc une place pour le transporteur local de notre communauté de l'Est du Canada, nous ne nous y opposons pas. Par exemple, nous travaillons de très près avec *Labrador Airways* de Terre-Neuve, et nous n'avons pas l'intention ni de projet pour changer ces rapports ou cette philosophie.

M. Corbin: Vous, de même que d'autres représentants, de la région atlantique, avez au cours des ans, tenté du moins, vous aviez des projets sur papier, vous avez présenté des propositions ou des exposés au ministère des Transports, à la CCT, pour qu'il y ait des liaisons locales entre les régions et entre les provinces également; c'est ce qui est en train de se faire.

Pourquoi ces diverses tentatives des 10 dernières années n'ont-elles pas donné de résultats tangibles? Nous sommes revenus au point de départ et nous n'avons pas de service local adéquat au Nouveau Nouveau-Brunswick,—la Nouvelle-Écosse fait exception puisqu'Air Canada y travaille contre vous. Pour ce qui est de ma région, pourquoi n'avons-nous pas pu mettre au point quelque chose de concret une fois pour toutes?

M. Verrier: Très bien, permettez-moi de répondre à ces deux questions. Premièrement, toute la direction de *Eastern Provincial* a connu un changement sérieux et complet, du président en descendant, au cours des trois dernières années. Il y a donc au sein de la direction générale une philosophie tout à fait différente.

Deuxièmement, pour ce qui est des horaires et des problèmes qu'ils comportent, j'ai mentionné je crois la mise sur pied de ce que nous appelons un transporteur intermaritime véritable. Cela ne veut pas dire que le transporteur régional laissera tomber ses responsabilités pour ajouter et compléter les longs trajets interrégionaux dans les Maritimes, mais un véritable transporteur interrégional pour de courts trajets est en train d'être constitué. Notre président est déterminé à le faire, malgré la forte opposition de certains milieux.

Troisièmement, pour la première fois sur les routes interrégionales, des horaires sont étudiés et conçus, dès la toute première étape, pour répondre aux besoins de ces endroits bien précis dans les Maritimes. Ceci n'avait jamais été fait auparavant. C'était une façon d'alimenter les activités des avions à réaction comme cela se produit en général pour les lignes aériennes importantes, où les petites routes en fin de trajet sont secondaires aux endroits importants. Si on peut imaginer une protection aux échelons les plus bas, pour la petite organisation, c'est exactement ce dont il s'agit.

Mon collègue de droite est responsable des horaires et il a eu un entretien, très déroutant pour dire le moins, avec Air Maritime lorsqu'il a essayé de savoir ce qu'ils voulaient et ce qu'ils avaient. Il a été passablement ennuyé de cette situation, tant en ce qui concerne l'alimentation des activités que le rayonnement. Il nous a fallu abandonner de bonnes parties ou du moins certaines parties de ce centre de rayonnement pour

[Text]

tives on those main points within the maritime provinces, for Air Maritime, the local carrier.

The Chairman: Thank you.

Mr. Corbin: Thank you, my time is up. Put me down for a second round, please.

The Chairman: Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I just wanted to assure my colleague that I am certainly as interested as he is in the well-being of the air service situation in all regions of the country. It was just that I notice we have four coming on.

I would like to ask basically some questions about the financial situation, which was reasonably vague. In your five-year planning you mentioned that you were not generating earnings sufficient to carry a five-year plan into place and throughout your brief you have been quite critical of Air Canada's relationship in terms of negotiating reasonable development. Have these five-year plans been discussed with Air Canada and rejected or just no comment? How has your relationship been damaged, from the way the brief outlined it, with Air Canada in discussions about developing routes? You do not obviously have the money at this point, from what you are saying, to go on a five-year plan to get into expansion. But have you discussed any of these things with Air Canada or with the CTC?

Mr. Verrier: Let me correct two points.

First, it would be true to say that we do not have the money as such to expand, but we are quite confident in terms of our credibility in the marketplace. I will ask my colleague to address that more directly, but we do have confidence in our ability to raise the capital funds. However, to do that we have to show that we are making a good return on our operations, in terms of what we are running. I will ask my colleague to come back on the point about financing.

• 1215

As for point two, the dialogue with Air Canada—and I can speak to this quite directly because I am a former general manager of the Atlantic region for Air Canada—over the years there have been extensive discussions with Air Canada. There still are, on a periodic basis, in terms of route rationalization. The problem is this. We have not achieved any significant breakthroughs to a better rationalization of some of the routes which I referred to in terms of the proportion of available seat miles that we had in relation to what Air Canada now enjoys.

We have discussed various means of trying to arrange exchanges, if you will, to offset some of the disadvantages we feel we are under. We are prepared to make other offers, or barter, if you like, for some of the routes they are on. We have not really been successful to any degree.

[Translation]

satisfaire aux exigences des horaires qui répondront aux besoins des représentants de la communauté de ces endroits principaux dans les Maritimes, et d'Air Maritime, le transporteur local.

Le président: Je vous remercie.

M. Corbin: Merci, mon temps est écoulé, voulez-vous m'inscrire au second tour, s'il vous plaît.

Le président: Monsieur Skelly.

M. Skelly: Je voulais assurer mon collègue que je suis certainement aussi intéressé qu'il l'est au bien-être du service aérien dans toutes les régions du pays. Je voulais simplement faire remarquer que nous aurons quatre nouveaux transporteurs.

Je voulais poser surtout les mêmes questions concernant la situation financière, qui avait été mal définie. Vous mentionnez dans votre plan quinquennal que vos gains ne sont pas suffisants pour que ce plan quinquennal se poursuive, et surtout dans votre mémoire, vous critiquez vos rapports avec Air Canada sur le plan des négociations en vue d'une expansion raisonnable. Avez-vous discuté ces plans quinquennaux avec Air Canada, ont-ils été rejetés, a-t-on refusé d'y donner suite? D'après ce que vous nous dites dans votre mémoire, comment vos rapports avec Air Canada ont-ils souffert lors des discussions concernant les routes à prévoir? Vous n'avez évidemment pas d'argent à ce moment-ci, d'après ce que vous nous dites, pour mener à bien un plan quinquennal d'expansion. En avez-vous discuté avec Air Canada ou avec la CCT?

M. Verrier: Permettez-moi d'apporter deux corrections.

Premièrement, il est vrai de dire que nous n'avons pas suffisamment d'argent pour une telle expansion, mais nous sommes tout à fait conscients de notre crédibilité sur le marché. Je vais demander à mon collègue de vous répondre plus précisément, mais je vous ferai remarquer que nous sommes conscients de pouvoir obtenir les capitaux requis. Toutefois, pour ce faire, nous devons prouver que nos activités sont rentables sur les routes exploitées. Je vais demander à mon collègue d'expliquer le financement.

Pour ce qui est de la deuxième question, le dialogue avec Air Canada—je peux en parler franchement parce que je suis l'ancien directeur général pour la région de l'Atlantique d'Air Canada—nous avons eu avec Air Canada au cours des ans des discussions très poussées. Il y en a toujours à l'occasion, au sujet de la rationalisation des routes. Voici quel est le problème. Il n'y a pas vraiment eu de percée pour obtenir une meilleure rationalisation de certaines routes, j'en ai parlé lorsque j'ai soulevé la question de la proportion des milles-places disponibles que nous avions par rapport à ce que Air Canada a présentement.

Nous avons discuté de divers moyens de faire des échanges, pour compenser certains désavantages que nous avons. Nous sommes disposés à faire d'autres offres, à faire du troc si vous voulez, pour certaines routes qui leur appartiennent, mais cela n'a pas vraiment réussi.

[Texte]

I can give you an example which has to do with the present U.S. air bilaterals between our two countries. We are anxious to develop a route between the New England states and the Atlantic region, Boston in particular. There are a number of logical reasons for this. We have had great difficulty in getting Air Canada to give up the Sydney-Boston route. Eventually we gave up, and applied for a Moncton-Boston route. They have the licence to operate it, but would not allow us to pick up that licence. We were prepared to make a number of concessions—swaps, as it were—but they proved fruitless.

In fairness to Air Canada on that point, their argument has been that this could be part of the bilateral discussions, so we are not in a position to entertain any deals to exchange routes—trans-border routes—at this time. It is a point which should be noted that we are open and ready at any time to exchange.

On the financial situation, I do not know if you want anything further on that.

Mr. Skelly: I think we will start there.

The Chairman: Let me intervene for a second, Mr. Skelly. If you present your financial statement to your board of directors before the end of our hearings, would you would consider submitting a copy to the committee?

Mr. Verrier: I would be most agreeable, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Skelly: I think we can see the problem Air Canada creates for your operation in that section of the country. I am trying to get at some of the other things. I think you might be in a good position to answer this question.

In terms of Air Canada's presence in the region, and between the region and other locations—especially with direct flights—what is the attitude of groups within local communities about the Air Canada service? For example, if you went to the local Chamber of Commerce of Stephenville and asked if they would like certain aspects of that operation turned over to EPA, how would they respond?

Mr. Verrier: Let me first say that, in my judgment as a professional, Air Canada provides excellent service to the Atlantic region in terms of capacity, their people, the population and the bases. The one thing that is wrong in our view—and I am talking about scheduling, reliability of service and so on—is that there is no choice for people in our part of the country, as distinct from other sections of the country, particularly out west where there is a greater choice of carriers.

We think competition is a healthy thing, as I have mentioned in my brief. We sincerely believe that. We think it keeps both sides healthy and honest. It is something which would work toward our fares and our promotions. It would make us think and act that much harder towards assuming and developing a better product, because we would have greater demands on us to meet the needs of the particular

[Traduction]

Je peux vous citer en exemple les accords bilatéraux aériens entre les États-Unis et notre pays. Nous sommes désireux d'assurer une liaison avec les États de la Nouvelle-Angleterre et la région Atlantique, avec Boston surtout. Cela pour plusieurs raisons logiques. Nous avons éprouvé beaucoup de difficultés à obtenir d'Air Canada qu'il nous cède la route Sydney-Boston. En fin de compte, nous avons laissé tomber, et nous avons présenté une requête pour la route Moncton-Boston. Air Canada détient un permis d'exploitation pour cette route, mais ne nous permet pas de reprendre ce permis. Nous étions disposés à faire un certain nombre de concessions—des échanges—sans cela a été vain.

Pour être juste envers Air Canada sur cette question, je dois dire qu'ils ont déclaré que le sujet pourrait faire partie des discussions bilatérales; mais, nous ne sommes pas en mesure d'échanger des routes—des routes transfrontières à ce moment-ci. Il faut remarquer toutefois que nous sommes prêts à faire des échanges en tout temps.

Pour ce qui est de la situation financière, je ne sais pas si vous voulez plus de précisions à ce sujet.

M. Skelly: Nous allons commencer par cela.

Le président: Permettez-moi d'intervenir un instant, monsieur Skelly. Si vous déposez votre bilan financier à votre conseil d'administration avant la fin de nos audiences, pourriez-vous nous en donner copie?

M. Verrier: J'en serais très heureux monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Skelly: Nous pourrions voir quel problème Air Canada pose pour vos activités dans cette partie du pays. Je voudrais aborder certaines autres questions. Vous êtes probablement en mesure d'y répondre.

Pour ce qui est de la présence d'Air Canada dans la région, entre la région et d'autres endroits—surtout pour ce qui est des vols directs—voulez-vous voulez-vous nous dire quelle est l'attitude des groupes de ces localités par rapport au service d'Air Canada? Par exemple, si on s'adressait à la Chambre de commerce locale de Stephenville pour lui demander si elle aimerait voir certains services remis à EPA, quelle serait sa réponse?

M. Verrier: Permettez-moi tout d'abord de vous dire, en tant que professionnel, qu'Air Canada offre un excellent service dans la région Atlantique sur le plan capacité, représentants et installations. Ce qui ne va pas à notre avis—je parle d'horaires, de fiabilité du service, etc.—c'est que les gens de cette partie du pays n'ont pas le choix, par opposition à d'autres endroits, surtout dans l'Ouest où la population a un choix de transporteurs.

Nous sommes d'avis que la concurrence est une bonne chose, je l'ai mentionné dans mon mémoire. Nous le croyons sincèrement. Nous croyons que la concurrence conserve les deux parties dans un climat sain et honnête. Elle pourrait également nous permettre des progrès sur le plan tarif et promotion. Nous pourrions songer davantage et agir en conséquence pour élaborer un meilleur produit, puisque nous avons davantage de

[Text]

community. As I say, overall I think Air Canada has certainly provided a very good standard of service to the Atlantic regional communities. That is not our quarrel; that is not our argument. We are saying they have everything; they have the local and the long haul.

• 1220

Mr. Skelly: Mr.—

The Chairman: Two minutes, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Yes. I had a third question, but of course we missed the question I was asking. I hope the regionals are not digging themselves a hole by each one of them repeating that Air Canada provides excellent service to their region and yet that we should actually look at another alternative.

I see Air Canada flying from Vancouver to Ottawa in the middle of the night, side by side with a CP flight half or one-third full on many occasions, and I wonder how much of the price of my ticket or the taxpayers' money is going to competition. But I did ask, if I might, how other groups, if you would guesstimate what specific groups were . . . But I missed that question, so I would like to go to my last one about locals and follow on the heels of my colleague.

You are advocating competition. You have mentioned Air Labrador, Maritime Air and some others, and there has been a suggestion that there were problems in terms of rationalizing your operations: the reality is that you are not going to serve local communities. Yet, would you advocate wide-open competition? You would like to get into a competition situation with Air Canada to go after the cream. If Labrador Airways wanted to acquire aircraft and go after the cream on your routes, would you be open for that in a deregulated, competitive environment?

Mr. Verrier: Well, let me start backwards on that question. First, I never suggested a deregulated environment; I said a less regulated environment.

Mr. Skelly: For you and not for others?

Mr. Verrier: No. I think for everyone. Secondly, though, we would not have any opposition to a local carrier having the responsibility or the right to compete with us on particular routes. But I think it goes back to the question of defining the role of a national carrier and the regional and a local carrier.

As I understand it from the proposal here, the local carriers would essentially be limited to a turbo-prop type of operation. So I do not really think that, if you go back to market forces governing an area, the turbo-prop is any competition over the same route to a jet. At least, experience has shown us that this is the case. So I think each would adapt or, as water rises to its own level, each one would take advantage of what it could do best and work on that direction.

[Translation]

demandes pour satisfaire les besoins d'une communauté donnée. Je le répète, à mon avis, Air Canada a offert un très bon service dans la région atlantique. Ce n'est pas l'objet de nos discussions, ce n'est pas non plus notre argument. Nous prétendons qu'Air Canada a tout: la compagnie a les routes locales et les longs trajets.

M. Skelly: Monsieur . . .

Le président: Vous avez deux minutes, monsieur Skelly.

M. Skelly: Bien. Je voudrais poser une troisième question; nous n'avons évidemment pas répondu à la question que j'ai posée. J'espère que les transporteurs régionaux ne se créent pas des embarras les uns les autres en répétant qu'Air Canada offre un excellent service à la région et pourtant que nous devrions étudier une solution de rechange.

Je vois qu'Air Canada a un vol de Vancouver à Ottawa au milieu de la nuit, en même temps que CP qui fait le même trajet à moitié ou au tiers plein bien des fois. Je me demande combien d'argent sur le prix de mon billet les contribuables doivent verser à cause de cette concurrence. Je vous ai demandé toutefois, si vous me le permettez, combien d'autres groupes, si vous pouviez nous donner une idée de ces groupes qui . . . Ma question n'a pas de réponse, par conséquent, je voudrais passer à ma dernière question concernant les transporteurs locaux et donner suite à la question soulevée par mon collègue.

Vous préconisez la concurrence. Vous avez mentionné Air Labrador, Maritime Air et d'autres transporteurs; on a prétendu qu'il y avait des difficultés sur le plan rationalisation des activités; la réalité, c'est que vous n'allez pas desservir les communautés locales. Pourtant, est-ce que vous seriez en faveur d'une concurrence très libre? Vous voudriez être le concurrent d'Air Canada pour profiter des bonnes routes. Si Labrador Airways voulait acheter un avion et profiter de vos bonnes routes, seriez-vous aussi prêts à accepter cela en situation de concurrence?

M. Verrier: Permettez-moi de revenir en arrière. Premièrement, je n'ai jamais proposé de déréglementer l'environnement, j'ai dit qu'il fallait moins le réglementer.

M. Skelly: Pour vous et non pas pour les autres?

M. Verrier: Non. Je pense à tout le monde. Deuxièmement, nous ne serions pas opposés cependant à ce qu'un transporteur local ait la responsabilité ou le droit de nous concurrencer sur certaines routes. Cependant, on en revient à la question de la définition du rôle des transporteurs national, régional et local.

Si j'ai bien compris la proposition, les transporteurs locaux seraient essentiellement restreints à des avions du type turbo-propulseurs. Je ne crois donc pas, à la lumière des forces qui contrôlent le marché dans cette région, que le turbo-propulseur puisse concurrencer le jet sur la même route. Du moins, c'est ce que nos expériences nous apprennent. Par conséquent, chacun devrait s'adapter ou, lorsqu'il arrive à un certain niveau, chercher surtout à profiter de ce qu'il sait mieux faire, et travailler dans ce sens.

[Texte]

For example, a smart local would make sure he had a timetable that complements, and perhaps is better timed than, the larger jet operation—the regional carrier that was having to go through that town to reach another point. To compete head on would not be to the best advantage.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

Mr. Verrier, I cannot help but comment that in northeastern New Brunswick you have no competition and that it has not improved our scheduling; nor has it made us a part of that hub-and-spoke operation.

Mr. Verrier: Mr. Chairman, would you like me to make a comment in response to that, because it is a point on the...? You know we believe that the answer to that one is to increase that local air service I mentioned, Air Maritime, and to get a better service, a feeder service, into some of the major points, like a Moncton and a Fredericton, to connect with the jet services, either ourselves and/or Air Canada. But that is a philosophy depending on the number of people.

Again, as most of the other regionals support, I think, or certainly as PW supports, we are not in favour of subsidies, in areas that do not have very dense traffic, to mount great frequencies. A lot of frequencies can result in quite a cost, and this would be our problem; this is a problem to us, of course, as well as to the people living in those areas.

The Chairman: Vis-à-vis subsidies, would you tell us on which routes in Atlantic Canada you are now receiving subsidies? Very briefly.

Mr. Rideout.

• 1225

Mr. Rideout: The only two subsidized routes are Charlottetown to the Magdalen Islands and a freight service from Halifax to Goose Bay.

The Chairman: Thank you. I thought that was what it was, but I wanted it on the record. Thank you.

Mr. Corbett.

Mr. Corbett: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, welcome to Ottawa. I look forward to the day when you people are able to travel here on your own carrier all of the way.

I have listened with a great deal of interest to your comments on deregulation. You have made reference to Air Canada getting out of certain areas because you do not believe there is going to be total deregulation, or at least prominent deregulation. The suggestion you make, or at least what I read in your brief, is that Air Canada relinquish some of its interprovincial routes that are affecting you. You perceive yourselves as being affected. If that is the case, I would like you to advise the committee as to which routes you feel Air Canada should relinquish in the Maritimes. If those routes are

[Traduction]

Ainsi, par exemple, le transporteur local intelligent doit s'assurer que son horaire complète et même dépasse en qualité celui de l'avion jet—le transporteur régional qui doit passer chez lui pour aller ailleurs. Chercher à compléter seulement ne serait pas à son avantage.

Le président: Merci monsieur Skelly.

Monsieur Verrier, je ne puis m'empêcher de remarquer que dans la partie nord-est du Nouveau-Brunswick, vous n'avez pas de concurrence et que cela n'a pas amélioré nos horaires, cela ne nous a pas permis non plus de faire partie d'une exploitation de rayonnement.

M. Verrier: Monsieur le président, me permettez-vous de répondre, parce que sur ce point...? Nous croyons que la réponse à cela est d'augmenter le service aérien local, Air Maritime, d'obtenir un meilleur service, un service tributaire dans certains centres importants, comme Moncton et Frédéricton, pour la correspondance avec les services d'avion à réaction, soit les nôtres ou Air Canada. Évidemment cette théorie dépend du nombre de voyageurs.

Je le répète, comme la plupart des autres transporteurs régionaux le prétendent, du moins PW, nous ne sommes pas en faveur de subventions dans des régions où le trafic n'est pas très dense, pour augmenter les fréquences de vol. S'il y a des vols plus fréquents, ce sera plus coûteux, mais nous aurons des difficultés. Évidemment, ce serait un problème pour nous de même que pour les gens qui vivent dans ces régions.

Le président: Au sujet des subventions, pourriez-vous nous dire quelles routes sont subventionnées dans la région atlantique présentement? Très brièvement s'il vous plaît.

Monsieur Rideout.

M. Rideout: Les deux seuls trajets subventionnés assurent le service entre Charlottetown et les Îles-de-la-Madeleine et Halifax et Goose Bay, service de fret dans ce dernier cas.

Le président: Merci. C'est bien ce que je croyais, mais je voulais que cela soit consigné au procès-verbal. Merci.

Monsieur Corbett.

M. Corbett: Merci monsieur le président. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue à Ottawa. J'ai hâte au jour où les gens comme vous pourront venir ici en empruntant l'un de vos transporteurs sur tout le trajet.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les observations que vous avez faites au sujet de la déréglementation. Vous y avez alors dit qu'Air Canada devrait se retirer de certaines régions car vous ne croyez pas qu'on assistera à une déréglementation totale, tout au moins à une déréglementation considérable. Vous semblez proposer, enfin d'après ce que je vois dans votre mémoire, qu'Air Canada cède certaines de ses liaisons aériennes interprovinciales qui vous touchent car vous vous estimez touchés par la question. Si tel est le cas, j'aimerais que vous disiez au Comité quels trajets, d'après vous, Air Canada

[Text]

relinquished, and EPA takes up the slack, how would you calculate your fares in relation to the present set-up?

Air Canada has a pricing guide or formula. Would you people continue to use that same sort of formula? Would you be increasing fares as a result of what would then be your monopoly on these particular routes?

Mr. Verrier: The fares would be—are—based on a formula similar to that of Air Canada. We apply this on a common basis throughout our region, with the exception of our northern flights, where there is some difference. There are quite appreciable cost differences in operating in the north, as opposed to further south.

Whether or not Air Canada got off those routes, it would not in any way change our fare policy. It is a common one on a formula basis very similar to Air Canada's.

In terms of the routes that we are particularly concerned about . . . Bear in mind that this is not our first desire. The first desire is to have a consolidated licence to compete, as distinct from the other.

If we did have to take the worst of the two positions, then these would be the key routes: Sydney-Halifax; Halifax-Saint John; Gander-Stephenville-Montreal; Gander-Stephenville—that flight goes on to Toronto; Gander direct to Toronto; Stephenville direct to Toronto, in the summer months non-stop; Sydney non-stop to Toronto in the summer months.

Mr. Corbett: What is the air mileage between Sydney and Toronto?

Mr. Verrier: Sydney and Toronto? Probably about 850 miles.

Mr. Corbett: So with the present proposals you would be excluded from that route with the 800-mile limit?

Mr. Verrier: That is correct. Yes, that is a good point. Halifax-Toronto is just over that, but we are on it now, so we would make the supposition we would not be asked to drop it.

Mr. Rideout: I would like to be sure there is no mistake when Mr. Verrier said Halifax to Saint John. He did not say Saint John, New Brunswick. Oftentimes I have found that when you just say Saint John, sometimes people in Western Canada think of St. John's, Newfoundland. I just want to clarify that the example was Halifax to Saint John, New Brunswick and not St. John's, Newfoundland.

• 1230

Mr. Verrier: That is a good point. Air Canada considers the Halifax-Saint John a major trunkline route and we understand

[Translation]

devrait abandonner aux Maritimes. En outre, si cela se produit et si EPA exploite ce circuit, comment allez-vous établir vos tarifs par rapport à ceux en vigueur à l'heure actuelle?

Air Canada dispose d'un guide ou d'une formule en matière de fixation de tarifs. Continueriez-vous à utiliser cette même formule ou augmenteriez-vous le prix des billets en fonction d'un monopole que vous détiendriez alors sur ces liaisons aériennes?

M. Verrier: Les tarifs seraient établis de la même façon qu'en ce moment, c'est-à-dire d'après une formule semblable à celle d'Air Canada. Nous utilisons en outre ce système partout dans notre région, à l'exception des vols vers le Nord, où on observe un écart. En effet, les coûts d'exploitation dans le Nord sont sensiblement différents de ceux du Sud.

Cela dit, qu'Air Canada cesse d'exploiter ces trajets ou non, cela ne changera aucunement notre politique à l'égard des tarifs, qui se fonde sur une formule très semblable à celle d'Air Canada.

Pour ce qui est des routes aériennes qui nous préoccupent particulièrement, rappelez-vous que cette question n'est pas notre priorité et que ce que nous voulons d'abord, c'est d'obtenir un permis global nous permettant de faire concurrence aux autres entreprises, par opposition à un permis partiel.

Si nous devons garder la pire de ces deux positions, alors les trajets les plus importants seraient les suivants: Sydney-Halifax; Halifax-St-Jean; Gander-Stephenville-Montréal; Gander-Stephenville-Toronto; Gander-Toronto par vol direct; Stephenville-Toronto par vol direct pendant les mois d'été et Sydney sans escale jusqu'à Toronto pendant cette même période.

M. Corbett: Combien y a-t-il de milles entre Sydney et Toronto par trajet aérien?

M. Verrier: Entre Sydney et Toronto? Probablement 850 milles.

M. Corbett: Par conséquent, les propositions actuelles vous empêchent de desservir cette liaison étant donné la limite de 800 milles?

M. Verrier: C'est exact, oui, votre remarque est très juste. Le trajet entre Halifax et Toronto dépasse légèrement ce plafond, mais nous le desservons quand même maintenant: par conséquent, nous aimerions qu'on ne nous demande pas de l'abandonner.

M. Rideout: Je tiens à m'assurer qu'il n'y ait pas de malentendu lorsque M. Verrier mentionne de Halifax à St-Jean. Il n'a pas dit St-Jean au Nouveau-Brunswick. Or, je me suis souvent rendu compte que lorsqu'on ne dit que St-Jean, certaines personnes vivant dans l'Ouest pensent qu'il s'agit de St-Jean de Terre-Neuve. Je tiens uniquement à préciser que l'exemple cité portait sur le trajet de Halifax à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick et non à Saint-Jean, Terre-Neuve.

M. Verrier: Remarque fort opportune. Air Canada considère la liaison Halifax-Saint-Jean comme un tronçon principal

[Texte]

that as a route from connecting the major centres, which I said earlier. So it is Saint John, New Brunswick.

Mr. Corbett: I am not clear. It is not clear in my mind why you feel it is necessary to form a subsidiary, Air Maritime. You mentioned, for instance, that you currently have a good relationship with Labrador Airways. Will that good relationship continue when EPA has a subsidiary local carrier, Air Maritime?

Mr. Verrier: Yes. I do not know if you meant because of the geography that Air Maritime will be operating in the maritime provinces only and not outside of those perimeters, at least not for the foreseeable future. As for the relationship, I might explain, Mr. Chairman, that unlike some of the airline companies that have set up subsidiary companies, we have done something different—not unique, but perhaps different from the usual thought. We set up a holding company, Newfoundland Capital Corporation, which you may be aware of, and under Newfoundland Capital Corporation is Eastern Provincial Airways; Air Maritime will be a subsidiary reporting to the holding company, Newfoundland Capital Corporation. So it will be completely autonomous; it is completely its own profit centre as it were, or company, with its own goals, and not accountable to Eastern Provincial Airways.

Mr. Corbett: Yes. But why does the holding company feel it is necessary to form this additional airline? Surely you are going to be duplicating things. It is going to become a less efficient operation from that point of view. Or will it actually tie in and utilize EPA's facilities?

Mr. Verrier: It will be free, and I suppose in many ways it comes back to our whole philosophy of operation, as distinct from setting up a separate division, which I think is Air Canada's position on this particular point. They have intervened on this and their intervention was based on the fact that we should be setting up perhaps a separate division; they raised the question of why do we not set up a separate division.

We believe that a separate company itself will in fact have more autonomy, more freedom. It can go to us to ask us to handle them in certain stations if they wish, but if we are not competitive, they will go outside to somebody else and get them to handle them. So I think the only way to answer that is really from the point of view that it is part of our spirit of competition if you will.

Mr. Corbett: I would like to talk about your equipment. You said that your five-year plan—you are looking forward to increasing your fleet to ten 737s over a period of 10 years.

Mr. Verrier: Five years.

Mr. Corbett: Five years, I am sorry. You have indicated that at least four of those would be new acquisitions. When you talk about new, are you talking about brand-new aircraft or are you talking about secondhand equipment?

[Traduction]

de son réseau et quant à nous, nous estimons qu'il s'agit d'une route importante liant les centres importants, comme je l'ai dit plus tôt. Il s'agit donc de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick.

M. Corbett: Les choses ne sont toutefois pas claires dans mon esprit. Je ne comprends pas tout à fait pourquoi vous estimez nécessaire de constituer une filiale, à savoir Air Maritime. Ainsi, par exemple, vous avez dit avoir de bons rapports avec la compagnie Labrador Airways. Or se maintiendront-ils lorsque EPA aura mis sur pied sa filiale, Air Maritime?

M. Verrier: Oui. Je ne sais pas si vous avez songé à cela à cause du fait qu'Air Maritime ne desservira que les provinces maritimes et ne dépassera pas leurs frontières, du moins pas pour le moment. Pour ce qui est de ces rapports, monsieur le président, à l'encontre de ce qui se passe dans certaines compagnies aériennes qui ont établi des filiales, nous avons fait quelque chose de différent, peut-être pas unique mais tout au moins différent de ce qui se passe d'habitude. En effet, nous avons mis sur pied une société de portefeuille, la *Newfoundland Capital Corporation*, dont vous avez peut-être entendu parler, et de laquelle relève la *Eastern Provincial Airways*. Par conséquent, Air Maritime sera une filiale qui fera rapport à cette entreprise. Elle sera donc entièrement autonome, elle ramènera à elle ses propres bénéfices, elle aura ses propres objectifs et ne devrait pas répondre de ses actions devant la *Eastern Provincial Airways*.

M. Corbett: Oui, mais pourquoi cette société de portefeuille estime-t-elle nécessaire de constituer une ligne aérienne supplémentaire? Vous allez certainement faire deux fois les mêmes activités et à cet égard, votre entreprise sera moins efficace, à moins qu'elle ne se serve des installations de la EPA et qu'il y ait compatibilité entre les activités des deux sociétés.

M. Verrier: La nouvelle entreprise sera libre et je crois qu'on en revient à l'attitude générale qui sous-tend nos activités et qui est différente de celle d'Air Canada, qui veut qu'on établisse un service à part. En effet, Air Canada est intervenu au sujet de ce dossier en estimant que nous devions mettre sur pied une division distincte au sein de la même entreprise tout en demandant pourquoi nous ne le faisons pas.

Nous estimons qu'une entreprise distincte jouira de plus d'autonomie et de liberté. Dans certaines circonstances, elle peut venir et nous demander de nous en occuper si elle le veut, mais dans d'autres circonstances où il n'y a pas de concurrence avec nous, elle pourra aussi s'adresser à l'extérieur pour obtenir le même service. J'estime donc que la seule façon d'expliquer cela est de dire que cela tient à notre esprit de concurrence.

M. Corbett: J'aimerais vous parler de votre matériel. Vous avez dit vouloir augmenter le nombre de vos appareils 737 pour que d'ici dix ans, vous en ayez dix.

M. Verrier: Il s'agit de 5 ans.

M. Corbett: Cinq ans, je m'excuse. Vous avez aussi indiqué qu'au moins quatre d'entre eux seront de nouvelles acquisitions. Lorsque vous dites cela, parlez-vous d'aéronefs neufs ou d'occasion?

[Text]

Mr. Verrier: Our plan was to purchase new equipment, brand new. In fact, we had options on a couple of new airplanes. But our industry is changing so quickly and dramatically right now that for the immediate future it is a buyer's market. You would appreciate that we could pick up an airplane right now, literally brand new, with a few hours, at a very much lower price than we could by getting it from the manufacturer. So, I would say that in the immediate future we will keep our eyes open for good buys, good bargains. But there is no way, because of the fuel-efficiency operations and our concerns about productivity and efficiency of our aircraft utilization and so on, that we are going to go out in the market looking for older secondhand equipment. That is not our intention. Our whole intention is to upgrade our equipment to improve our facilities because it spills back into time lost and delays and maintenance costs and bad customer relations. All those things—all those little things—are very significant when they all total up, to make an airline a success, a winner or a loser.

The Chairman: Your final question, Mr. Corbett.

Mr. Corbett: Okay. Does Eastern Provincial own the aircraft that it flies, particularly the 737s? If it does, does it intend to replace those aircraft over the foreseeable future, because some of them are pretty old? If it does not own them, it should bring correction to bear on those people who do own those aircraft to have them replaced over a reasonable period.

• 1235

Mr. Verrier: I will turn to my financial colleague to answer that.

The Chairman: Mr. Rideout.

Mr. Rideout: Of the six Boeings, we lease five. We own one. The lease on the three oldest airplanes delivered in 1969 and 1970 runs out at the end of 1984, so we are planning to replace them. That is the final date we can replace them. We are planning on replacing them before then, most likely this year, and buying out of the lease so we can buy into new equipment. We will be buying them, not leasing them.

Mr. Corbett: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbett. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Most of the subjects I wanted to cover have been covered. Let me explain to our witnesses that I live in a city called Brampton which has a great number of Air Canada and Wardair employees, and maybe even some from your airlines.

It has been constantly suggested that Air Canada has unfair advantage, et cetera, et cetera, and I can see where the criticism comes from. However, Air Canada says: "We can

[Translation]

M. Verrier: Nous prévoyons d'abord l'achat de matériel neuf. De fait, nous avions même des options d'achat sur quelques appareils neufs. Toutefois, l'industrie évolue tellement rapidement, de façon tellement poussée, que le marché sera plus intéressant pour les acheteurs dans l'avenir immédiat. Vous comprendrez donc que dans de telles circonstances nous pourrions acheter un aéronef quasiment neuf, n'ayant que quelques heures de vol, à un prix de loin inférieur à celui que nous paierions à son fabricant. Par conséquent, dans l'avenir immédiat, nous allons surveiller les possibilités d'aubaines. Cela dit, en raison de nos préoccupations en matière d'économie de carburant, de productivité et d'efficacité de nos appareils, il est hors de question que nous partions à la recherche de matériel d'occasion plus ancien. Nous n'avons pas l'intention de faire cela, mais plutôt d'améliorer notre matériel actuel afin de rehausser nos services en général car autrement, il en résulte du temps perdu, des retards, des coûts d'entretien et de mauvais rapports avec la clientèle. Or, tous ces petits détails sont très significatifs, surtout lorsqu'ils s'accumulent, ce sont eux qui font d'une ligne aérienne un succès ou un échec.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Corbett.

M. Corbett: Les appareils exploités par la *Eastern Provincial*, particulièrement les 737, lui appartiennent-ils? Dans l'affirmative, a-t-elle l'intention de remplacer ces aéronefs dans un avenir rapproché, étant donné que certains d'entre eux sont assez vieux? Si elle ne les possède pas, elle devrait le signaler au propriétaire pour que celui-ci les remplace dans un délai raisonnable.

M. Verrier: Je demanderais à mon expert en finances de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Rideout.

M. Rideout: Sur six Boeings, nous en louons cinq. Donc, nous en possédons un. La location des trois avions les plus anciens livrés en 1969 et 1970 vient à échéance en 1984, donc nous avons l'intention de les remplacer. Mais nous prévoyons de les remplacer avant l'échéance, probablement cette année en rachetant notre contribution au crédit-bail de manière à pouvoir acheter des appareils neufs. Cette fois-ci, nous allons acheter les appareils.

M. Corbett: Merci.

Le président: Merci, monsieur Corbett. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

La plupart des questions que je voulais couvrir l'ont déjà été. Permettez-moi d'expliquer à nos témoins que j'habite dans une ville appelée Brampton où se trouvent un grand nombre d'employés d'Air Canada et de Nordair et peut-être même des employés de vos compagnies aériennes.

On dit constamment qu'Air Canada a un traitement de faveur, et cetera, et cetera. Je peux voir d'où émane la critique. Toutefois, Air Canada déclare: «Nous pouvons concurrencer

[Texte]

compete with those fellows. We have no problem. If they want to compete with us, fine, but we will put them out of business within a year." Therefore regulation is necessary to ensure a piece of the pie for all of us. Air Canada says if EPA wants to compete on the Stephenville-Toronto run, or the Gander-Toronto run, they will put them out of business in nothing flat. What is your answer to that?

Mr. Verrier: I think there are two answers. There is no question about it; if Air Canada wanted to run us out of business in the Atlantic provinces tomorrow, they could. They could even do it right now if they wanted. But obviously there would be quite an uproar, in terms of predatory practices and everything else, raised with our governments were such a step be taken.

Competition has to be a reasonable competition within a justification of a safe return. We have never said we favoured complete irresponsibility in marketing or in operations of an airline. Perhaps that relates to what we said earlier. We are not favouring complete deregulation, we are favouring less regulation. There is quite a fine distinction between those two.

That is my answer. It is true they could, but I do not think they would get away with it.

Mr. McDermid: Are you saying that if you competed on those routes you refer to as the "cream", and those referred to by other airlines in other areas of the country, you could compete with Air Canada and make a go of it, even with the comparable rate structure? What makes you think people would fly with EPA as opposed to Air Canada? Would scheduling be an important factor? Would loyalty to the eastern part of our country be a factor? What makes you think you can compete with them on those runs?

Mr. Verrier: I use Stephenville-Gander, Toronto-Montreal as an extreme example, a good example, because a number of years ago Air Canada was very concerned about the drain, about Eastern Provincial pulling in all that regional traffic to St. John's, connecting with flights out of St. John's, onward to Montreal and subsequently by Rapidair to Toronto. One of the ways to remove that problem, which they can do quite freely within their licence, is to run right across the top with that traffic. And what we have had to do to compete with it is to have good scheduling, scheduling that perhaps comes at a better time, or at least is a fair share of the pie in that area, by devising a schedule that will pull some of the people to us, even at the disadvantage of pulling them over Deer Lake and down that coastline to Halifax to connect to our Toronto flight. And in spite of that, we still pull a good deal of traffic to connect with our Toronto flight over Halifax.

[Traduction]

ces gens-là, il n'y a pas de problème. S'ils veulent nous concurrencer, c'est parfait, mais en un an nous les anéantirons». Par conséquent, une certaine réglementation est nécessaire pour que tout le monde ait accès à l'assiette au beurre. Air Canada déclare que si *Eastern Provincial Airlines* (EPA) désire la concurrencer sur le parcours Stephenville-Toronto, ou sur le parcours Gander-Toronto, elle les éliminera en un rien de temps. Qu'avez-vous à répondre à ce sujet.

M. Verrier: Je crois qu'il y a deux réponses. Tout d'abord, cela ne fait pas l'ombre d'un doute; si Air Canada désire nous faire tomber en faillite dans les provinces atlantiques demain, elle peut très bien le faire. Elle pourrait même le faire maintenant si elle le voulait. Mais de toute évidence, cela déclencherait un tollé de protestations auprès de nos gouvernements.

La concurrence doit être raisonnable et être justifiée par un rendement sûr. Nous n'avons jamais dit que nous étions pour une complète irresponsabilité sur le plan de la commercialisation ou sur le plan des opérations d'une compagnie aérienne. Cela se rapporte sans doute à ce que nous avons dit préalablement. Nous ne sommes pas en faveur d'une déréglementation complète mais pour une diminution de la réglementation. Ce sont deux choses différentes.

C'est ma réponse. Il est vrai qu'Air Canada pourrait le faire, mais elle ne s'en tirerait pas comme cela.

M. McDermid: Vous voulez dire que si vous entriez en concurrence sur ces parcours que vous appelez de la «crème», ainsi que sur ceux mentionnés par d'autres compagnies aériennes dans d'autres régions du pays, vous pourriez concurrencer Air Canada et vous en sortir, même avec une structure tarifaire semblable? Qu'est-ce qui vous dit que les gens voyageront sur EPA plutôt que sur Air Canada? Les horaires constitueront-ils un facteur important? Le fait que ce soit une compagnie de l'Est constituera-t-il un facteur? Et qu'est-ce qui vous fait penser que vous pouvez concurrencer Air Canada sur ces parcours?

M. Verrier: Je cite le parcours Stephenville-Gander, Toronto-Montréal comme exemple extrême, mais c'est un bon exemple, car il y a un certain nombre d'années, Air Canada se préoccupait du fait qu'*Eastern Provincial Airlines* s'accaparait tout le trafic régional jusqu'à Saint-Jean, avec possibilité de correspondance à partir de Saint-Jean, à destination de Montréal et ensuite avec *Rapidair* jusqu'à Toronto. Une des façons d'éliminer ce problème, alors qu'Air Canada pourrait cependant tout à fait le faire en vertu du permis qu'elle détient, c'est d'étendre nos trajets pour s'occuper de ce trafic. Et ce que nous avons dû faire pour être concurrentiels, c'est d'avoir un bon système d'horaires, un système d'horaires peut-être plus appropriés, qui ne prend qu'une part équitable du gâteau, et ce, en concevant un programme qui nous gagnera des passagers même s'il faut passer au-dessus de Deer Lake et le long de la côte jusqu'à Halifax, pour permettre une correspondance avec notre vol de Toronto. Et malgré cela, nous réussissons à accaparer une bonne partie du trafic que nous greffons sur notre vol de Toronto, jusqu'à Halifax.

[Text]

• 1240

I believe that if we had the opportunity we could put a flight on that, non stop. If we could pull this much traffic with all those stops along the way, I am quite sure, with good scheduling, we could take them on on some of those points too. Yes, they could come in and mount three frequencies a day in those points, but it would be absolutely ludicrous on their part and they certainly would not be making money.

What I think we would say here is that if we were smart about it, there could be some form of complementary scheduling that would assist the people in that community and at the same time give the airline a fair share of the available market. We then could design the rest of our schedule to meet the regional responsibilities of the carrier. Now, if they would not be prepared to do something of that sort and we would have talked about limitations of the carriers, and clearly defined roles, and no consolidated licences, then Air Canada should be off that Gander-Stephenville-Toronto run, allowing us to carry those passengers on our daylight service, or our Stephenville service to Halifax, to connect with the Toronto flights, or even Air Canada's flights to Toronto. That is our only point.

Mr. McDermid: To change the subject a little bit, the proposal divides Canada in two, with the dividing line through Winnipeg. First, do you think that line is realistic? Second, if it is, would EPA think of doing some short hauls from Toronto out towards the west? And, thirdly, if you moved the line, where would you move it to? Would you move it to Toronto? Do you agree with PWA on that?

Mr. Verrier: I will start with your last question first: If I was working for PWA, I certainly would not agree with the line at Winnipeg. On the other hand, if it is a must, a should or a nice, Winnipeg to us is not a must; it is not even a should. It might be nice, but we have no plans in terms of our five-year plan.

Our concern, our must, is to develop our frequency within a sphere of Ottawa-Toronto-Montreal, that area, and the whole sphere in the Atlantic region. We think we have a responsibility to serve that particular area. You are talking in the range of 1,500 to 2,000 miles, maximum. That is what our airplanes are designed to do most efficiently and that is the type of airplane we are continuing to pursue and with which we want to build our fleet. We think it is the obvious type of airplane and the obvious range. So our emphasis is on those commercial centres. We should have the freedom to operate between the major centres within those points in a manner similar to that of Air Canada.

[Translation]

Je pense que si nous en avons la possibilité, nous pourrions mettre sur ce trajet un vol sans escale. Si nous pouvions attirer ce genre de trafic avec toutes les escales qu'il comporte, je suis convaincu qu'avec un bon système d'horaires, nous pourrions également les transporter jusqu'à certaines de ces destinations. Oui ces avions pourraient atterrir et faire trois navettes par jour au point de destination en question, mais cela serait ridicule de la part de cette compagnie et cela ne serait pas lucratif.

Si nous étions suffisamment brillants, nous pourrions prévoir un système d'horaires complémentaires qui répondrait aux besoins des résidents de cette collectivité et en même temps donnerait à la compagnie de transport une bonne part du marché. Nous pourrions ensuite concevoir le reste de l'horaire de manière à faire face aux responsabilités régionales du transporteur. Si cette compagnie n'est pas disposée à faire ce genre de choses, et nous aurions parlé des limitations inhérentes aux compagnies de transport en définissant clairement les rôles sans possibilité de permis global, dans ce cas, la compagnie Air Canada ne devrait plus s'occuper du trajet Gander-Stephenville-Toronto, nous permettant ainsi de transporter les voyageurs en cause sur notre vol de jour, ou sur notre vol Stephenville-Halifax, en assurant la correspondance avec les vols de Toronto, voire avec les vols d'Air Canada à Toronto.

M. McDermid: Ne serait-ce que pour changer légèrement de sujet, d'après la proposition, le Canada serait divisé en deux zones, la ligne de démarcation passant par Winnipeg. Tout d'abord, pensez-vous que cette ligne soit réaliste? Deuxièmement, dans l'affirmative, la compagnie EPA songera-t-elle à faire de courts trajets à partir de Toronto à destination de l'Ouest? Et troisièmement, si l'on déplace la ligne de démarcation, où la mettriez-vous? À Toronto? Êtes-vous d'accord avec PWA à ce sujet?

M. Verrier: Je vais commencer par votre dernière question. Si je travaillais pour PWA, je ne serais certainement pas d'accord pour que la ligne de démarcation passe par Winnipeg. Par contre, si c'est une obligation, ou si cela serait bien, pour nous, Winnipeg n'est pas l'endroit qui s'impose, ou devrait s'imposer. Cela serait peut-être souhaitable, mais nous n'avons pas de plan à ce sujet dans le cadre de notre plan quinquennal.

Notre principale préoccupation, c'est d'accroître la fréquence de nos vols dans la zone Ottawa-Toronto-Montréal et toute la zone de la région atlantique. Nous estimons avoir la responsabilité de desservir cette zone. Vous parlez d'une portée maximale de 1,500 à 2,000 milles. C'est le millage pour lequel nos aéronefs ont été conçus et c'est le type d'aéronefs que nous continuons à utiliser et grâce auxquels nous envisageons de construire notre flotte. Nous sommes d'avis que ce sont le type d'aéronefs et le type de distance qui s'imposent. Nous insistons donc sur ces centres commerciaux. Nous devrions avoir la liberté de manoeuvrer entre les principales agglomérations de la même manière que le fait Air Canada.

[Texte]

Mr. McDermid: Is your answer yes, move the line to Toronto, it does not affect you; or no, leave it in Winnipeg. What are you saying?

Mr. Verrier: We have no objection to its being in Toronto and we have no plans to move out to Winnipeg.

Mr. McDermid: Do you think the country should be divided into three regions with overlapping allowances, and rights, allowing you to come into your major hubs as you have said?

Mr. Verrier: That is an interesting consideration, but we have not really thought of that one and done any analysis. It is a completely fresh position to me and I really would not want to spout off at first thought. What we are more concerned with is the interline, but perhaps, Mr. Chairman, that might be a part of the written brief we will be submitting later. But I think our concern is that the main hub for our part of the world is Toronto and as a regional carrier we would, and are indeed working on, a considerable interline relationship with Air Canada over Toronto, and we also interline with CP and PWA. The focus of our attention is on the interlining, good interlining and good scheduling arrangements.

• 1245

Mr. McDermid: Then you are saying exactly the same thing as PWA, which is that Toronto is the key to that?

Mr. Verrier: Absolutely.

Mr. McDermid: And the suggestion that was made by the parliamentary secretary to the Minister of Transport, that the line should end, maybe if not in Winnipeg then in Sault Ste-Marie and, in your case, in Ottawa as opposed to Toronto or Montreal, would be absolutely ludicrous?

Mr. Verrier: Completely.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

We have three members who have indicated their wish to ask another question or two. If the witnesses are free, we will continue.

Mr. Verrier: Certainly, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Corbin. Briefly, please.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

I work from the French text. On page 1 you state that negotiations and consultations to attempt to rationalize services within the Atlantic region by the national carrier and yourself have been a dismal, if not a total, failure. I wish you would elaborate on that and tell us why it is that, within the present regulatory context, we have not been able to do a better job in rationalizing the service than we have. What is wrong? Where does the fault lie?

[Traduction]

M. McDermid: Êtes-vous d'accord pour déplacer la ligne de démarcation à Toronto, car cela ne vous touche pas, ou de la laisser à Winnipeg?

M. Verrier: Nous n'avons pas d'objection à ce qu'elle soit à Toronto et nous n'avons pas prévu de nous déplacer vers Winnipeg.

M. McDermid: Pensez-vous que l'on devrait diviser le Canada en trois régions avec des autorisations de chevauchement des droits vous permettant de venir à vos principaux terminaux comme vous avez dit?

M. Verrier: C'est un point intéressant, mais nous n'y avons pas vraiment songé et nous n'avons pas fait d'analyse à ce sujet. Pour moi, c'est complètement nouveau et je ne voudrais pas m'emballer à prime abord. Nous nous préoccupons davantage des accords interlignes, mais cela fera sans doute partie, monsieur le président, du mémoire que nous allons vous soumettre plus tard. Ce qui nous importe, c'est que le principal pivot de notre réseau c'est Toronto et en tant que compagnie de transport régional, nous nous efforçons de développer nos relations interlignes avec Air Canada pour ce qui est des trajets à partir de Toronto et nous faisons également des échanges avec CPR et PWA. Donc, nous nous concentrons là-dessus, pour les améliorer ainsi que les horaires.

M. McDermid: Vous êtes donc d'accord avec la PWA pour dire que Toronto continue à créer des problèmes?

M. Verrier: Certainement.

M. McDermid: Vous trouvez donc sans doute ridicule la proposition avancée par le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de faire aboutir les vols sinon à Winnipeg, du moins à Sault-Ste-Marie, et dans votre cas, à Ottawa plutôt qu'à Toronto ou Montréal.

M. Verrier: Absolument.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Trois membres du Comité ont demandé à poser encore quelques questions. Avec l'accord des témoins, nous allons donc poursuivre.

M. Verrier: Je vous en prie, monsieur le président.

Le président: Je vous demanderais d'être bref, monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Je me base sur le texte français. Vous dites à la page 1 que les négociations et consultations visant à rationaliser la qualité des services offerts dans la région atlantique par la compagnie aérienne nationale et vous-mêmes se sont soldées par un échec. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi, compte tenu de la réglementation actuellement en vigueur, nous ne sommes pas parvenus à rationaliser notre transport aérien. Qu'est-ce qui cloche?

[Text]

Mr. Verrier: I am not so sure it is a fault, as it may be the system which perhaps has not been designed to ensure that there is a better and more forceful dialogue between the carriers. Perhaps it explains the very reason why we are here today and that there is a new domestic air policy.

I believe that if there is any fault anywhere, it must lie in the fact that there are not very clear lines of any form. Yet there is an implied suggestion of a role for the national carrier, which is an omnibus role, and I think that has created a problem. We tend to have to be followers. We tend to have to be put in a position, perhaps, of accepting what is good for us. You know, when I was a boy my mother gave me cod liver oil because she told me it was good for me, and I suspect that perhaps there is a little of that, and we do not like the taste of cod liver oil sometimes.

Mr. Corbin: While the other guy is not forced to swallow it.

Mr. Verrier: That is correct. What is good for me is not necessarily good for somebody else. I think probably, in a very general way perhaps, that is the problem.

In terms of failure, I think it is true to say that, at this point, we are at a stage of failure and that we have not had any successful conclusions to anything we have done over the last year-and-a-half with regard to route rationalization. At least, certainly as I say, in that period. But it would not be fair to either party to suggest that, in the longer haul over the years, there have not been route rationalization agreements. For example in our own part of the world, the fact that we have served Fredericton and Saint John, New Brunswick was part of a rationalization of the routes in exchange with Air Canada's entry into Charlottetown. But they have been few and far between—meetings or exchanges of that order. So I think the fault is in our very system.

Mr. Corbin: We talk a lot about national unity these days and, certainly, from a provincial point of view, people from P.E.I. want a direct link between their provincial capital and Ottawa, and Fredericton would much like to have the same, and Halifax and so forth. But unless I am mistaken, what I find more strange is the fact that there is no scheduled air link between the main centres of those four provinces with Quebec City. Are you going to do anything about that?

Mr. Verrier: There was. But you are quite correct. It was not between the main centres. Air Canada did have a run between Quebec and Moncton, and then it went down, I think, through Fredericton, Saint John, to Halifax—

Mr. Corbin: It went through Fredericton to Moncton, I believe.

Mr. Verrier: Correct. It was just sort of a milk-run thing. That was the last link as such; a direct link. At that time there was very little traffic to support a Quebec-New Brunswick, if you like, association, and that was the reason that service was terminated by Air Canada.

[Translation]

M. Verrier: Je crois que c'est le système lui-même qui n'oblige pas les différentes compagnies d'aviation à se consulter pour assurer une meilleure cohérence de services. C'est d'ailleurs sans doute pourquoi nous sommes ici aujourd'hui et c'est la raison pour laquelle une nouvelle orientation, en matière de transport aérien, a été élaborée.

L'absence de directives, à mon sens, constitue la principale part de l'échec. Le champ d'action très étendu attribué à Air Canada est à la source de la difficulté, à mon avis. Cela nous oblige à les suivre et à accepter les solutions que l'on nous propose. Lorsque j'étais enfant, ma mère m'obligeait à prendre de l'huile de foie de morue en disant que c'était bon pour ma santé; or, nous n'aimons pas toujours avaler de l'huile de foie de morue.

M. Corbin: Alors qu'Air Canada n'est pas obligé de le faire.

M. Verrier: Parfaitement. Ce qui est bon pour moi n'est pas nécessairement bon pour vous aussi. C'est là que réside la difficulté, à mon sens.

Il est vrai que nous avons échoué dans une certaine mesure, car jusqu'à présent nous n'avons pas réussi, après un an et demi de travaux, à rationaliser les différents parcours. Par contre, des accords de rationalisation ont été conclus entre les parties, mais pas tout récemment. Ainsi, nous nous sommes mis d'accord avec Air Canada pour que nous puissions assurer la liaison avec Fredericton et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, en échange de quoi Air Canada serait autorisée à atterrir à Charlottetown. Toutefois, ces accords ont été peu nombreux. Il faut donc croire que le système lui-même est défectueux.

M. Corbin: Il est beaucoup question d'unité nationale ces jours-ci. Dans ce contexte, les habitants de l'Île-du-Prince-Édouard voudraient, bien entendu, qu'une liaison directe soit assurée entre leur capitale provinciale et Ottawa; la même chose est vraie pour les liaisons Fredericton-Ottawa, Halifax-Ottawa, etc.. Ce que je trouve plus étrange encore, c'est qu'il n'y ait pas de liaison aérienne entre les capitales de ces quatre provinces et la ville de Québec. Comptez-vous me dire ce qui se passe?

M. Verrier: C'est vrai qu'il n'y a pas de liaison entre ces capitales. Air Canada assurait une liaison entre Québec et Moncton, en passant par Fredericton, Saint-Jean et Halifax...

M. Corbin: Le vol passait par Fredericton et Moncton.

M. Verrier: C'est exact. C'était la dernière liaison directe. À l'époque, il n'y avait pas suffisamment de passagers pour assurer la rentabilité du parcours Québec-Nouveau-Brunswick; c'est pourquoi Air Canada a décidé de supprimer cette ligne.

[Texte]

[Traduction]

• 1250

Mr. Corbin: Would that not be more fitting for—well, I do not know, I ask the question—more fitting for the regional carrier or some smaller local operation to fill the gap?

Mr. Verrier: We believe, as you may be aware and probably are aware of course, that we have been asked for some time to be involved with a St. Léonard operation. Mr. Chairman, this is specific and I hope you will forgive me, but it was involved with the St. Léonard situation and the suggestion was of linking with Quebec, but our statistics and figures could not support any real viable service between those two points. Maybe with our Air Maritime, we felt it was more reasonable to run it as part of the St. Léonard-Fredericton connection as opposed to continuing on, although, as you know, there are some applications in now to run a small local type of air service between those points. Certainly it could not support a 40-seater Hawker Siddeley HS748 without subsidy, and we have given our views on subsidy.

Mr. Corbin: Oh, I appreciate that.

The Chairman: Final question.

Mr. Corbin: I think the approach has been too restrictive. I think that St. Léonard should be part of it, but you also could generate traffic from Fredericton. There is more and more interplay now between provincial governments. They are forever in conferences of first premiers, finance ministers or what have you. Hockey teams move now quite a bit. Then there is the francophone community in New Brunswick and a lot of links with Quebec City. So I hope you will have another look at that potential.

Now, Nordair—and I suppose I am pre-empting what they are going to tell us a little later this afternoon—want to exclude you from northern service. The policy says it should be north of 60. In fact, in practice, it should be north of 55. How do you react to that; that EPA should not be going up there?

Mr. Verrier: Well, we have not considered that too seriously. We certainly believe that going up there in our part of the world, certainly up Labrador, is our responsibility and our role, and certainly as it relates to the offshore development which is going on. Without getting into any inter-airline arguments, we do not take kindly to that reference.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman. Just some comments which I think would be very useful on that financial information in the form that PWA managed to give to us, and I just wonder at some later date whether or not that could not be made on a breakdown over time.

The second question I put is that we did miss an indication from you of how the business communities in Atlantic Canada support your applications; whether they would like to trade your service for the service of Air Canada. I think that is important when we consider this: How does the rest of the

M. Corbin: Ne pensez-vous pas qu'une compagnie aérienne régionale ou locale puisse assurer ce service?

M. Verrier: Vous savez sans doute qu'on nous a demandé il y a quelque temps déjà d'assurer la liaison St-Léonard/Québec; or d'après nos données statistiques, cette liaison ne serait pas rentable. Air Maritime pourrait peut-être le faire en l'ajoutant à son trajet St-Léonard/Fredericton, même si des demandes ont déjà été soumises pour assurer la liaison entre ces deux agglomérations. Quoi qu'il en soit, l'exploitation de cette ligne à l'aide d'un appareil Hawker Siddeley HS748 de 40 places ne serait pas rentable sans subvention; or vous savez ce que j'en pense.

M. Corbin: Je vois.

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Corbin: Je trouve que cette approche est trop restrictive. Il faudrait compter sur les voyageurs au départ non seulement de St-Léonard mais également de Fredericton. Les relations entre les diverses capitales provinciales prennent de l'expansion grâce notamment aux conférences des premiers ministres, des ministres des Finances, etc. Les équipes de hockey voyagent beaucoup. D'autre part, la communauté francophone du Nouveau-Brunswick entretient des rapports suivis avec la ville de Québec. J'espère que vous allez donc revoir la question.

Il paraît que Nordair voudrait vous empêcher d'assurer les liaisons dans le Nord. D'après le programme, cela comporte tout ce qui est au nord du 60ème parallèle alors qu'en pratique c'est au nord du 55ème parallèle. Qu'est-ce que vous en pensez?

M. Verrier: Nous n'y avons pas encore réfléchi sérieusement. Mais il ne fait aucun doute à mon avis que le Labrador fait partie de notre champ d'action, y compris les activités offshore qui y ont été entamées. Nous ne serions certainement pas d'accord avec une décision de ce genre.

M. Corbin: Merci.

Le président: Merci monsieur Corbin. La parole est à M. Skelly.

M. Skelly: Merci monsieur le président. Je voudrais savoir si les données qui nous ont été fournies par la PWA ne pourraient pas être ventilées plus en détail.

Par ailleurs, vous ne nous avez pas dit ce que le monde des affaires de la région atlantique pense de votre demande. Les hommes d'affaires préféreraient-ils que ce service soit assuré par Air Canada plutôt que par vous? Il est essentiel en effet

[Text]

community see the service you wish to provide and how do they see it compared to Air Canada?

But the real nub of the problem which seems to be developing is the question of competition. You spoke about some modified form of deregulation, and I think that rather than have deregulation or competition, Mr. Eyton spoke about zones of reasonableness in removing regulations that hamper. I cannot seem to get straight whether we are talking about competition in which you develop a program which competes with another service and get in there and give it your best shot, win or lose, or whether we are really talking about altering the relative advantages so that you can earn sufficient income to survive in a reasonable way; that we are still running a regulated system but you are appealing to the Government of Canada to alter the relative advantages which give you a better crack at income. I just cannot really grasp what you are talking about here. You keep talking about competition and deregulation but modified regulated deregulation, as it were.

Is there any way by which you can confirm that you want Air Canada off certain routes so you could take those routes, and that what you really are looking for is not so much an opportunity to compete but to get in directly on high grading those routes, if you would.

• 1255

Mr. Verrier: No. All right. I recognize that.

Mr. Skelly: Do you not see competition and regulation as mutually exclusive? I like the term that was used by a previous speaker: "zones of reasonableness."

Mr. Verrier: Well, I think first of all, we are not saying deregulation, we are saying less regulatory restrictions, and this is why we have come to the point of a proposal of a consolidated licence which allows us the opportunity to operate anywhere within the context of the region, within that—whatever it is, 1,500-mile limit, or whatever, in a manner similar to Air Canada's. So, if we talk about that as competition, perhaps we think in terms of a marketplace as opposed to a route analysis. Certainly I would say that that type of thinking is within a "zone of reasonableness", if you will, as far as less regulation is concerned. We are not suggesting a complete deregulation by any means.

Now, as far as the competition, we just feel that marketing forces in an area will regulate to a degree your operation, and will regulate the type of airplanes you run or the schedules and so on; it has to, as an alternative or as a complement to government regulations. And the suggestion that it is a philosophy—we feel that this particular policy is making it more restrictive, more regulatory than we actually have at the present time. That is the main point we are trying to stress.

The Chairman: A final question.

Mr. Verrier: Yes, and it comes back to the first versus second choice, which my colleague suggested. The second point about getting on the actual routes, is a second choice.

[Translation]

que nous sachions ce que les gens pensent de vos prestations par rapport à celles d'Air Canada.

Il semblerait que tout ceci soit essentiellement une question de concurrence. Vous avez parlé d'une certaine déréglementation; M. Eyton par contre ne s'est prononcé ni en faveur de la déréglementation ni en faveur de la concurrence mais a préconisé la suppression des règlements gênants. Je n'arrive pas à comprendre s'il s'agit d'un programme concurrentiel qui vous permettrait de vous mesurer à vos concurrents, quitte à voir qui va gagner, ou bien s'il est question de modifier les avantages relatifs des différentes compagnies de façon à vous permettre de réaliser un bénéfice qui vous assurerait une rentabilité raisonnable. On garderait donc la réglementation tout en demandant au gouvernement de modifier certains avantages relatifs qui vous placent dans une position de faveur. Je n'arrive pas à comprendre dans quel camp vous vous situez. Vous avez parlé de concurrence ainsi que de déréglementation, mais d'une déréglementation modifiée en quelque sorte.

Est-ce qu'en réalité vous ne demandez pas d'éliminer Air Canada de certaines liaisons de façon à ce que vous puissiez vous en charger; cela reviendrait donc non pas à vous donner la chance de vous mesurer aux autres compagnies mais plutôt de vous permettre d'exploiter ces lignes.

M. Verrier: Non, ça va. Je comprends.

M. Skelly: Selon vous, la concurrence et la réglementation ne sont-elles pas deux choses qui s'excluent mutuellement? J'ai aimé l'expression employée par l'orateur précédent: «zones raisonnables».

M. Verrier: Bien, d'abord nous ne parlons pas de déréglementation, nous disons moins de restrictions réglementaires et c'est la raison pour laquelle nous proposons un permis regroupé nous permettant d'opérer n'importe où à l'intérieur de la région, à l'instar d'Air Canada, dans une limite de 1,500 milles ou autre. Donc, si l'on qualifie cela de concurrence, c'est peut-être qu'on utilise les termes du marché par opposition à une analyse des trajets. Je dirais certainement que ce type de démarche entre dans le contexte d'une «zone raisonnable», si vous voulez, en ce qui touche la réduction des règlements. Mais nous ne proposons pas une déréglementation complète, loin de là.

Maintenant pour ce qui touche la concurrence, nous pensons que dans une région, le jeu des forces du marché réglementera les opérations dans une certaine mesure ainsi que le type d'avions que vous utilisez ou les horaires fixés et ainsi de suite; c'est ainsi, qu'il s'agisse d'un choix ou d'un complément aux règlements gouvernementaux. On a prétendu que c'est une philosophie... à notre avis, cette politique est plus restrictive et plus réglementaire que ce qui existe présentement. C'est le point sur lequel nous insistons principalement.

Le président: Une dernière question.

M. Verrier: En effet, cela revient au premier choix versus le second auquel mon collègue a fait allusion. Le deuxième point sur l'obtention des trajets existants est le deuxième choix.

[Texte]

Now as far as the business class is concerned, let me just quickly touch on that. As far as the financial position is concerned, I have asked my colleague to do something in that order, Mr. Chairman, so that we can give it to the members of the committee, and I am sure we can do that showing a route pattern, and possibly the board report will be out with our report to the board. Very shortly, we will get that to you.

As far as the business class, that raised a very interesting point. It is very important to us because we believe in a one-class operation; we have no pretensions about setting up connoisseur, empress class, or whatever; we have a one-class service on our airplanes; we have worked very hard to upgrade those services

Mr. Skelly: Pardon me, Mr. Chairman

Mr. Nowlan: It is the business community in support of you, not

Mr. Skelly: We are looking at their plans to advance tourism in the local area, their needs for freight service; we are not looking at treating those people as a class, but

Mr. Verrier: I see what you mean, the business community.

Mr. Skelly: Yes.

Mr. Verrier: I am sorry, I missed your point.

Mr. Skelly: But would they support you or Air Canada in this

Mr. Verrier: All right, let me answer this one. I am sorry, Mr. Chairman, for perhaps misunderstanding the point. Unfortunately, we did not have time to go into that because I would have loved to have sold some of the members on what we are doing.

However, the fact is that I think in our part of the world the businessman has traditionally gone with Air Canada. He has been conditioned to do this over the years; and not only has it become tradition, I say it is almost a conditioning thing. The travel agents and so on have felt that when they are going . . . the general feeling in the Maritimes has been—it is changing, very markedly changing—that when you travel in the Maritimes, if there is a choice and you want to go in the Maritimes, take EPA because you will always get through. Their pilots will go through fog and rain and sleet and everything else, where Air Canada will cancel in Toronto before they get down there. And this myth has been developed to some extent, but there is some

The Chairman: You are telling us that is not true, Mr. Verrier?

Mr. Verrier: Well, safety is

The Chairman: Do not say that.

Mr. Verrier: We want to get home, and we know the territory, and we do not worry about having an airplane stranded in our part of the world because it has got to go up

[Traduction]

Maintenant, je voudrais parler brièvement de la classe d'affaires. Monsieur le président, j'ai demandé à mon collègue de préparer quelque chose que nous pourrions fournir aux membres du Comité et je pense que nous pourrions le faire en illustrant la tendance des trajets et il est possible que le rapport du Conseil d'administration sortira en même temps que le rapport que nous lui soumettrons. Nous vous le ferons parvenir sous peu.

On a soulevé un point très intéressant au sujet de la classe d'affaires. Pour nous, c'est très important car nous croyons à une classe unique; nous n'avons pas la prétention de créer des classes «connoisseur», «empress» ou quoi que ce soit; nos avions offrent un même genre de services. Nous avons fait beaucoup d'efforts pour améliorer ces services

M. Skelly: Excusez-moi, monsieur le président . . .

M. Nowlan: Le monde des affaires vous appuie, non . . .

M. Skelly: Nous étudions le projet de promotion touristique sur un plan local, leurs besoins de services de fret, nous ne traitons pas ces gens-là comme une classe, mais . . .

M. Verrier: Je vois ce que vous voulez dire, le monde des affaires.

M. Skelly: En effet.

M. Verrier: Je m'excuse, je n'ai pas compris la question.

M. Skelly: Face à cela, est-ce qu'ils vous appuieraient ou est-ce qu'ils appuieraient Air Canada?

M. Verrier: Très bien, laissez-moi répondre. Je m'excuse, monsieur le président, j'avais mal compris. Malheureusement, nous n'avons pas eu l'occasion d'aborder cet aspect car j'aurais aimé convaincre quelques députés de ce que nous faisons.

Toutefois, le fait demeure que dans notre coin de pays, traditionnellement les hommes d'affaires utilisent les vols d'Air Canada. Depuis des années, ils ont été conditionnés à agir de la sorte et c'est non seulement devenu une tradition, je dirais que c'est presque une condition. Les agents de voyage et autres ont cru que lorsque vous alliez . . . c'était l'opinion générale dans les Maritimes—cela change, cela change beaucoup—que lorsque vous voyagez dans les Maritimes, dans la mesure du possible vous choisissiez EPA car leurs vols arrivent toujours à destination. Leurs pilotes vous amèneront à destination en dépit du brouillard, de la pluie, de la neige et de tout le reste, alors qu'Air Canada annulera le vol à Toronto avant même de se rendre là-bas. Et ce mythe a été entretenu dans une certaine mesure, mais il y a quand même . . .

Le président: Nous dites-vous que ce n'est pas vrai, monsieur Verrier?

M. Verrier: Ma foi, la sécurité . . .

Le président: Ne dites pas cela.

M. Verrier: Nous voulons rentrer chez nous et nous connaissons notre territoire et dans notre coin du pays, nous ne nous inquiétons pas du fait qu'un avion ne puisse partir d'un

[Text]

from there the next morning to go somewhere else. So we do have an advantage over Air Canada in that regard.

But, this too of course has affected our on-time performance because if you cancel the flight, then you do not have to worry about not being on time, you are just not going. But in our case, where you are going in all kinds of weather, it does affect your on-time performance, and we have had a lot of problems in this area. We have worked very hard over the last year or so to get our on-time performance up, so that we can get the business communities to have a better appreciation of our services as an alternative to Air Canada's.

Right now, I believe that because of the factor that Air Canada has a longer haul service—you can go from Halifax on the same airplane right through to Calgary or wherever it might be, there is a tendency for the business community, rightfully so, to be worried about any deterioration of that service and being usurped by, say, an Eastern Provincial, who would not have any plans or intentions to go beyond Toronto. They would therefore maybe have to take another airplane or connection.

• 1300

So I think it would be honest to face that. What we have to work on is that the business class, if we have good service, we have good offers in marketing opportunities, better fare arrangements in some cases—all within the rules of CTC—and that we do have the service. They are not aware, truly, of our service; and that is why I said that about increasing the frequency in Toronto and so on.

The Chairman: Final question, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: The last question would be a kind of general one. I am sorry we did not get at PWA. It just began to drop out of the . . .

There are a couple of theories on the way people see the economy developing. One of the things that do seem to be affecting aspects of regional and local carrier operations is the general downturn in the economy. Larger carriers would certainly weather this downturn better, in maintaining fares and service schedules and whatnot. What is your operating philosophy on the five-year thing? You have had some bad years through the seventies, you have had two good years, you have an ambitious five-year plan; but how do you see, if this air policy is going in in the next few years, the general direction of the economy going? It seems to me in some areas we cannot even get an idea on how deregulation is working, because of intervening economic factors. How does EPA see the direction of the economy going, and what do you think will be the effect on your airlines and their plans?

[Translation]

aéroport car le lendemain matin il doit partir de là pour aller ailleurs. Alors, sur ce plan, nous avons un avantage sur Air Canada.

Toutefois, il est évident que cela a nui à notre performance sur le plan de la régularité des horaires, car si vous annulez le vol, vous n'avez tout simplement pas à vous en préoccuper puisque vous n'y allez pas. Mais dans notre cas, où l'on doit voler dans toutes sortes de conditions climatiques, cela nuit à vos performances et nous avons beaucoup de problèmes à cet égard. Depuis un an environ, nous avons fait beaucoup d'efforts pour améliorer ces performances et respecter les horaires de sorte que le monde des affaires puisse mieux apprécier nos services et les comparer à ceux d'Air Canada.

Présentement, étant donné qu'Air Canada offre des services sur une plus longue distance, avec le même avion, vous pouvez vous rendre d'Halifax à Calgary ou ailleurs, et le monde des affaires a tendance, et à raison, de s'inquiéter de toute détérioration de ce service qui serait usurpé par, disons, *Eastern Provincial*, qui n'a aucun plan ou aucune intention de se rendre plus loin que Toronto. Il leur faudrait donc changer d'avion ou prendre un autre vol.

Donc, je pense qu'il faut honnêtement se poser la question. Nous devons nous préoccuper des hommes d'affaires, nous devons veiller à offrir un bon service, faire de bonnes offres au chapitre des possibilités de commercialisation, dans certains cas de meilleurs tarifs . . . tout en respectant les règles de la CCT . . . et voir à ce que nous offrions le service. En réalité, ils ne connaissent pas notre service; et c'est pourquoi tout à l'heure, j'ai parlé d'accroître le nombre de vols vers Toronto et ainsi de suite.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Skelly.

M. Skelly: La dernière question serait plutôt d'ordre général. Je regrette de n'avoir pu la poser au représentant de PWA. On commençait simplement à aborder le . . .

Les gens ont plusieurs théories sur l'évolution de l'économie. L'un des éléments qui semble affecter différents aspects des activités des transporteurs régionaux et locaux, c'est le ralentissement général de l'économie. Les plus grands transporteurs seraient certainement mieux en mesure de supporter ce ralentissement économique pour ce qui est du maintien des tarifs, des horaires, des vols et de tout le reste. Quelle est votre philosophie d'exploitation sur une période de cinq ans? Dans les années 70, vous avez connu de mauvaises années, et vous avez eu deux bonnes années, vous avez un plan quinquennal ambitieux; mais quelle sera selon vous l'orientation générale de l'économie si cette politique sur les transports aériens est adoptée au cours des prochaines années? Il me semble que dans certains domaines, à cause des facteurs économiques, nous ne pouvons même pas avoir une idée de la façon dont la déréglementation fonctionne. Pour la EPA, vers quoi se dirige l'économie et quelles en seront les répercussions sur votre compagnie et ses projets?

[Texte]

Mr. Verrier: If I can be very brief and perhaps oversimplify—and I hope it will not be to our detriment—we think in the short term we certainly are going to have some problems in our part of the world and indeed the whole country. But I think it is true to say that the general economy of our country, and our particular region, should be a very optimistic one in its outlook. We feel very strongly that our regional carrier is going to play a very important role in that development in our part of the world. So we accept that over the next short term, the next year or so, we are going to be running a very tight ship, if I might say. We have done that. We are doing it. But to this point we are weathering that storm very well. We have been very conservative in our projections of our load factors, and to this point we are very close to what our anticipated objectives and targets were. So we have no immediate signs that we are heading for trouble.

But to meet our five-year plans and goals and targets, which we think are very important and are very much integrated into the development of our territory, our region, we have to grow in the traffic we carry and the markets we serve within our region. To do that, as I mentioned in my final comments there, we have a number of obvious obstacles and difficulties, one of which is what we feel is a very ominous concern of this new policy in the omnibus role of the national carrier.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

Mr. Verrier and your colleagues, what I said to Mr. Eyton applies equally to you. Mr. Rideout had expressed to me some concern about the shortness of our notice to you and whether or not you would be ready. I am sure all of my colleagues on the committee would agree that your performance here this morning proved that that concern was quite unfounded.

We thank you very sincerely for coming, sir, and we hope that it has been as useful to you as it has been to us.

Mr. Verrier: Thank you, Mr. Chairman; thank you, gentlemen, for your patience and for inviting us.

The Chairman: The committee is adjourned until 3.30 this afternoon in the same place.

AFTERNOON SITTING

• 1535

The Chairman: Members of the committee, we will resume consideration of our order of reference, relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy, August, 1981*. It is my pleasure this afternoon to welcome to our committee representatives of Nordair in the persons of M. Dominique Prinet, Assistant Vice-President, Corporate Planning, and M. Roland Lefrançois, *président du conseil d'administration*. *Bienvenue, monsieur.*

I assume you have an opening statement. If you have, I would invite you to proceed with that now. That will be followed by questioning by members of the committee.

[Traduction]

M. Verrier: Si je puis répondre très brièvement en simplifiant—j'espère que cela ne sera pas à notre détriment—nous pensons qu'à court terme, notre partie du pays connaîtra certainement des problèmes et même tout le pays. Mais je pense que l'on peut dire sans se tromper qu'en général l'économie du pays et de notre région en particulier a, devant elle, des perspectives très optimistes. Nous croyons fermement que notre transporteur régional jouera un rôle très important dans le développement de notre coin du pays. Nous acceptons donc le fait qu'à court terme, au cours de la prochaine année, nous devons gérer nos affaires de façon très serrée si je puis dire. Nous l'avons fait. Nous le faisons maintenant. Mais jusqu'ici, nous nous en tirons très bien. Nous avons estimé nos facteurs de charge de façon très conservatrice et jusqu'ici nous sommes très près des objectifs prévus. Dans l'immédiat, rien n'indique donc que nous serons en difficulté.

Toutefois, pour atteindre nos plans et objectifs quinquennaux qui, à notre avis, sont très importants et très intégrés au développement de notre territoire, de notre région, nous devons accroître le nombre de passagers que nous transportons et celui des marchés que nous desservons à l'intérieur de nos régions. Pour ce faire, comme je l'ai dit dans mes derniers commentaires, nous faisons face à un certain nombre d'obstacles et de difficultés évidentes, dont l'une, selon nous, relève de cette nouvelle politique en ce qui touche le rôle général du transporteur national.

Le président: Merci, monsieur Skelly.

Monsieur Verrier, ce que j'ai dit à M. Eyton s'applique également à vous et vos collègues. M. Rideout s'était inquiété du trop court avis que nous lui avons donné; il se demandait si vous seriez prêts. Je suis sûr que tous mes collègues de ce Comité sont d'accord pour dire que votre performance de ce matin a prouvé que cette inquiétude était injustifiée.

Nous vous remercions sincèrement d'être venus et nous espérons que ce fut aussi utile pour vous que pour nous.

M. Verrier: Merci, monsieur le président, merci messieurs de votre patience et de nous avoir invités.

Le président: La séance est levée jusqu'à 15h30 cet après-midi dans la même pièce.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous allons reprendre l'étude de notre ordre de renvoi relatif au document intitulé *Politique concernant le transport aérien intérieur, août 1981*. Je suis heureux de souhaiter la bienvenue aux représentants de Nordair, M. Dominique Prinet, vice-président adjoint, Planification, et M. Roland Lefrançois, *Chairman of the Board*. *Welcome, gentlemen.*

Je présume que vous avez une déclaration à faire. Si oui, je vous demande de nous la présenter maintenant. Nous passerons ensuite à la période des questions.

[Text]

Mr. Roland Lefrançois, Q.C. (Chairman of the Board, Nordair): Thank you, sir. We have submitted a paper in both French and English and, in addition to that, a summary which is also in both French and English. I propose to read the summary.

Il s'agit du résumé des représentations de Nordair relative-ment à la politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires).

D'abord un préambule pour bien situer les transporteurs régionaux dans le contexte des transports aériens au Canada. Les quatre transporteurs régionaux qui demeurent, parce qu'il y en a déjà eu davantage, étaient originairement de très petites entreprises qui, après la dernière guerre mondiale, développèrent des services à taux unitaires vers des endroits peu peuplés, dans des régions éloignées qui n'étaient d'aucun intérêt, appa-rent du moins, pour les transporteurs importants. Ces services, qui s'avérèrent essentiels à l'économie du pays, étaient généra-lement non rentables, et l'état financier de ces transporteurs devait être renforcé si l'on voulait que ces services soient maintenus. La politique de 1966, dont celle de 1969 devait être un raffinement, devait produire le renforcement nécessaire à leur état financier. Ceci n'a pas encore été complètement réalisé et doit demeurer l'objectif de la politique proposée en ce qui a trait aux transporteurs régionaux.

Un mot sur les nouvelles régions proposées. Premièrement, telle que soumise, la politique proposée favorise le remplace-ment des régions séparées pour les trois transporteurs régio-naux de l'Est par une région unique, également accessible aux trois. Ceci serait particulièrement dommageable pour Nordair en ce qu'on ferait disparaître ainsi tout obstacle à l'invasion de la région actuelle de Nordair par les deux autres transporteurs régionaux concernés. Ceci ne devrait pas être permis aussi longtemps que les trois transporteurs demeureront séparés.

L'idée d'une région unique dans l'Est résulte de la croyance erronée qui veut que le gouvernement canadien se soit engagé à retourner Nordair à l'entreprise privée, et que ceci provo-quera sa fusion avec au moins un des deux autres transporteurs régionaux de l'Est.

L'octroi de permis par le comité des transports aériens, originairement la Commission canadienne des transports, durant les années 50 et 60, a favorisé Québecair au détriment de Nordair sur presque toutes les routes à l'est de Montréal. Nordair, étant ainsi tenue à l'écart de cette région, fut forcée de chercher à l'ouest de Montréal le développement et le prolongement de ses routes dans le pays, et dans le Sud du pays. Après avoir ainsi accordé à Québecair tout ce que celle-ci a pu demander dans le passé, il serait maintenant tout à fait injuste de lui permettre l'accès libre à la seule région qui restait à Nordair.

Des demandes par Nordair pour être autorisée à étendre ses routes à l'intérieur de sa propre région, entre Montréal, Toronto, Sault-Sainte-Marie et Thunder Bay en 1970 et entre Montréal, Ottawa, Sudbury et Thunder Bay en 1974 furent rejetées.

[Translation]

M. Roland Lefrançois, C.R. (président du conseil d'admi-nistration, Nordair): Merci, monsieur. Nous avons soumis notre mémoire et un résumé du mémoire en anglais et en français. Je vais lire le résumé.

This is a summary of Nordair's representations regarding the proposed domestic air carrier policy (Unit Toll Services).

I will begin by giving you an idea of the position of regional carriers in the context of air carriers in Canada. The four remaining regional carriers (because there were more in the past) were originally very small companies which, after the last World War, developed unit toll services to sparsely settled locations in remote areas which were of no apparent interest to the large carriers. These services, which proved to be essential to the economy of the country, were generally unprofitable and the financial position of these carriers had to be strengthened if their services were to be maintained. The 1966 policy (refined by the 1969 policy statement) was supposed to provide this assistance. This has not been completely achieved yet and it must remain the objective of the proposed policy as it concerns regional carriers.

I would now like to say a word about the new regions. The proposed policy advocates a single region open to all three eastern regional carriers, rather than three separate regions. This would be particularly damaging to Nordair as it would remove all restrictions to the invasion of Nordair's existing region by the other two regional carriers. This should not be allowed as long as the three carriers remain separate.

The idea of a single eastern region is based on the erroneous belief that the Canadian government is committed to returning Nordair to the private sector, and that this will lead to its merger with at least one of the other two eastern regional carriers.

The granting of licenses by the Air Transport Committee (originally the Canadian Transport Commission) during the 1950's and 1960's favoured Québecair over Nordair on practi-cally all routes east of Montreal. Since Nordair was kept out of this region, it was forced to look west of Montreal for the development and extension of routes in southern Canada. After granting Québecair everything it asked for in the past, it would be unfair to now give it free access to the only area left for Nordair.

Applications by Nordair for authority to extend its routes within its own region (between Montreal, Toronto, Sault Ste-Marie and Thunder Bay in 1970; and Montreal, Ottawa, Sudbury and Thunder Bay in 1974) were turned down.

[Texte]

• 1540

Ce n'est qu'en 1978 que cette société fut autorisée à étendre ses services entre Montréal, Toronto, Sault Ste-Marie, Thunder Bay, Dryden et Winnipeg. Et ceci se produisit seulement parce que P.W.A., acquérant alors Transair, préférait la constitution d'un lien entre les réseaux des deux transporteurs à la route Winnipeg-Toronto.

Durant ce temps, Québecair et E.P.A. eurent toute liberté d'envahir, sur une grande échelle, la région desservie par Nordair, alors que de telles occasions n'existaient pas pour Nordair à l'intérieur des régions desservies par Québecair et E.P.A.

d) Alors que le premier énoncé de politiques remonte à plus de 15 ans, Nordair, contrairement aux trois autres transporteurs régionaux, n'a obtenu aucun des transferts de route prévus. En conséquence, il serait maintenant légitime de préférer Nordair à tout autre transporteur régional ou à tout autre transporteur local pour remplacer Air Canada ou pour doubler ses services dans le cas de Val d'Or, Rouyn-Noranda, North Bay, Sudbury et tout autre point à l'intérieur de ces régions

2) P.W.A. réclame le droit d'étendre ses services par tout le Canada ou du moins sur une grande distance en direction de l'Est. Cependant, sa région ne devrait pas s'étendre à l'est d'une ligne de démarcation passant par Winnipeg et Resolute Bay, tel que mentionné dans la politique proposée, et ce pour les raisons suivantes:

a) P.W.A. n'entendait pas acquérir Transair à moins d'être autorisé à relier les réseaux des deux transporteurs sur une base rentable. De façon à obtenir le consentement d'Air Canada et l'approbation requise du Comité des transports aériens, P.W.A. a accepté de retirer Transair de la route Winnipeg-Toronto. On ne devrait pas maintenant lui permettre de recouvrer le prix qu'elle a volontairement payé pour pouvoir atteindre son objectif.

b) Autoriser P.W.A. à étendre librement ses services à l'est de Winnipeg lui permettrait de devenir éventuellement, pour au moins en puissance, un transporteur transcontinental, ce qui est contraire au concept même du transporteur régional et à la politique actuelle.

c) Je cite:

Le trafic a continuellement augmenté sur le réseau de P.W.A., qui est situé dans le territoire le plus prospère du Canada et dans une région essentiellement libre des effets de la présente récession.

Et je vous donne la source de la citation, *Canadian Aviation*, numéro de novembre 1981.

P.W.A. profite déjà de conditions beaucoup plus favorables que celles dont disposent les trois autres transporteurs régionaux. Il n'y a aucune raison pour que ces conditions soient améliorées davantage au détriment de celles des autres transporteurs régionaux, en permettant à P.W.A. d'envahir d'avantage leurs régions respectives.

[Traduction]

It was as late as 1978, when it was authorized to extend its services between Montreal, Toronto, Sault Ste-Marie, Thunder Bay, Dryden and Winnipeg and this happened only because Transair was then acquired by PWA which preferred a link between the two carriers' networks to the Winnipeg-Toronto route.

During that period, both Québecair and EPA were allowed to invade Nordair's region on a pretty large scale without any opportunity for Nordair to do the same thing in Québecair's and EPA's regions.

(d) Although the first policy statement is over 15 years old, Nordair, contrary to the three other regional carriers, has obtained none of the contemplated route transfers. Therefore, Nordair should be favoured over any other regional carrier and any local carrier in the event replacement of or supplement to Air Canada services to Val d'Or, Rouyn-Noranda, North Bay, Sudbury and other points within Nordair's present region is at any time considered.

2. PWA contends it should be allowed to extend its services all across Canada or, at least, a long way east. However, its region should not extend east of the dividing line running through Winnipeg and Resolute Bay, as defined by the proposed policy, for the following reasons:

(a) PWA was not willing to acquire Transair unless and until it was allowed to link the respective networks of the two carriers, on an economical basis. In order to obtain Air Canada's concurrence and the necessary approval of the Air Transport Committee, PWA agreed to the withdrawal from the Winnipeg-Toronto route. It should not be allowed now to recover the price it willingly paid for the purpose of achieving its objective.

(b) Allowing PWA to freely extend its services east of Winnipeg would enable it to expand as a potential transcontinental carrier, which is contrary to the regional carrier concept and existing policy.

c) I quote:

Traffic has grown continuously over the PWA system, located in the most prosperous area of Canada and in a region which has been essentially recession-free.

This quotation is taken from *Canadian Aviation*, November, 1981 issue.

PWA already enjoys conditions greatly more favourable than those available to the three other regional carriers. There is no reason why these conditions should be further improved to the detriment of these other regional carriers by allowing PWA to further invade their region or regions.

[Text]

3) Il n'y a aucune raison d'autoriser Québecair et E.P.A. à étendre leurs services dans le Grand Nord. Parmi les quatre transporteurs régionaux actuels, P.W.A. et Nordair sont les seuls à avoir agi en tant que pionniers et à avoir développé des services à taux unitaires dans cette région où le trafic est relativement peu élevé et qu'il ne peut soutenir la concurrence additionnelle de d'autres transporteurs régionaux. Alors que le 60° degré de latitude nord-est généralement accepté comme ligne de démarcation dans l'Ouest du Canada, cette ligne de démarcation se trouve plutôt au 55° degré de latitude nord, dans l'Est du pays. Et ni Québecair, ni E.P.A. ne devrait pouvoir concurrencer avec Nordair, dans les services au nord de cette latitude.

4. Description des régions de Nordair.

En tenant compte de ce qui précède, nous soumettons que la région de Nordair devrait être décrite comme suit:

a) dans le sud du Canada, qui devrait comprendre le Manitoba à l'est de Winnipeg, l'Ontario et le nord-ouest du Québec.

b) dans le nord du Canada, tout ce territoire au nord du 55° degré de latitude nord, et à l'est de la ligne de démarcation passant par Winnipeg et Resolute Bay.

• 1545

B—Limite du nombre des transporteurs régionaux

1. L'économie canadienne ne peut supporter un plus grand nombre de transporteurs régionaux et celui-ci devrait même être réduit.

a) Les quatre transporteurs régionaux qui restent ont encore besoin de conditions et d'instruments leur permettant de poursuivre leur expansion et l'amélioration des services essentiels et vitaux ci-dessus.

b) En augmenter le nombre serait contraire à l'intérêt public.

c) Avec le ralentissement actuel de l'économie, il est inopportun de créer des problèmes additionnels à une industrie qui rencontre présentement des difficultés financières particulièrement graves.

2. La situation en Ontario.

Au cours des dernières années, le gouvernement de l'Ontario a préconisé la création d'un transporteur régional qui lui serait propre. Il a fait valoir que cette province est en droit d'avoir un tel transporteur régional en ce que:

1) Toronto est l'endroit qui produit le plus grand volume de trafic aérien au Canada.

2) L'Ontario est la province possédant la population la plus élevée et les centres financiers, commercial et industriel les plus importants au Canada.

Cependant, aucun des transporteurs régionaux qui existent n'a été créé pour de telles raisons politiques. A un moment donné, ils furent reconnus comme tels, des transporteurs régionaux, à cause de la nature même des services qu'ils avaient

[Translation]

3. There is no reason to allow Québecair and EPA to operate services to the Far North. Of the four existing regional carriers, only PWA and Nordair have pioneered and developed services in that area where traffic is relatively low and which cannot support the additional competition of other regional carriers. Although the 60-degree north latitude is the generally accepted dividing line in western Canada, the 55-degree north latitude is more realistic in the east and neither Québecair nor EPA should be allowed to compete with Nordair in the operation of services north of this latitude.

4. Description of Nordair region.

On the basis of the foregoing, it is submitted that Nordair region should be defined as being:

(a) In southern Canada, Manitoba east of Winnipeg, Ontario and northwestern Quebec; and

(b) In northern Canada, all the area north of the 55-degree north latitude, east of a dividing line running through Winnipeg and Resolute Bay.

B—Limitation of the Number of Regional Carriers

1. The Canadian economy cannot support more regional carriers and their number should even be reduced.

a) The four (4) remaining regional carriers still need conditions and instruments enabling them to pursue the expansion of and improvement to their vital and essential services above referred to.

b) Increasing their number would be contrary to public interest.

c) With the current slowdown in the economy, it is inopportune to create additional problems to an industry currently facing particularly severe financial difficulties.

2. The Ontario Situation

Over the last few years, the Ontario government has been promoting the creation of a regional carrier of its own. It has been arguing that it is entitled to have such a regional carrier of its own because:

(1) Toronto is the largest air traffic generating centre in Canada; and

(2) Ontario is the province with the largest population and the most important financial, commercial and industrial centres in Canada.

However, none of the existing regional carriers was created for such political reasons. At one point, they were acknowledged as such because of the nature of the services they had developed and a government policy was adopted for the pur-

[Texte]

développés, et une politique gouvernementale a alors été adoptée dans le but de les aider parce qu'une telle aide était considérée nécessaire pour assurer, dans l'intérêt public, la continuation de ces services.

Pour qu'un transporteur puisse être considéré comme transporteur aérien régional, il doit d'abord exister et, par la suite, se qualifier comme tel. Or, il ne se trouve aucun transporteur aérien de cette nature en Ontario.

3. Air Ontario

Air Ontario, pas plus qu'aucun autre transporteur de l'Ontario, ne peut revendiquer le titre de transporteur aérien régional. Ses services, dans le Sud du Canada, reliant d'importantes municipalités déjà desservies par d'autres modes de transport, ne sont pas tels qu'ils puissent justifier l'assistance d'une politique relative aux transporteurs aériens régionaux.

C—Les transporteurs nationaux

1. Toutes les routes d'une nature régionale et celles qui incluent les services entre deux villes distantes de moins de 800 milles, l'une de l'autre, présentement desservies par Air Canada dans la région de Nordair, tel que définie au paragraphe 4 de la section A ci-dessus, devraient être transférées à Nordair.

2. Le 60° de latitude nord auquel on se réfère au paragraphe 41 de la politique concernant le transport aérien intérieur devrait être changé par le 55° de latitude nord, lorsqu'il s'agit du territoire à l'est de la ligne de démarcation passant par Winnipeg et Resolute Bay.

3. L'autorité afférente au Comité des transports aériens, de réglementer les deux transporteurs nationaux et d'assurer aux transporteurs régionaux une chance raisonnable de concurrencer avec ces grands transporteurs, devrait être confirmée.

4. La fréquence et l'itinéraire des vols sur les réseaux régionaux ne devraient comporter aucune restriction.

D—Les transporteurs locaux

Le paragraphe 50 de la politique proposée devrait être changé de façon à ce que:

1) Les transporteurs locaux ne soient pas autorisés à utiliser des avions à réaction «tout fret» sur les routes du Grand-Nord.

2) Exceptionnellement, si les circonstances le justifient, la C.C.T., (Commission canadienne des transports), pourrait aussi autoriser un transporteur local à exploiter des avions à réaction pour des services passagers à taux unitaires.

Et, c'est ce que l'on dit dans la politique proposée elle-même. J'ajoute que l'on devrait alors restreindre ce transporteur local à l'utilisation d'avions à réaction du groupe 'E' qui sont plus légers ou dont la capacité est moindre que ceux du groupe 'F' qui sont généralement utilisés par les transporteurs régionaux.

[Traduction]

pose of assisting them because such assistance was deemed necessary to ensure, in the public interest, the continuance of these services.

In order to be acknowledged as a regional air carrier, a carrier must already exist and must qualify as such. There is no such Ontario based carrier.

3. Air Ontario

Air Ontario does not qualify, any more than any other Ontario based carrier, as a regional one. The services that it operates in southern Canada, between important communities, also served by other modes of transportation, are not such as to justify the assistance of the regional air carrier policy.

C—THE NATIONAL CARRIERS

1. All routes of a regional nature and those including service between city pairs up to 800 great circle miles apart, operated by Air Canada, within Nordair's region, as defined in paragraph 4 of Section A above, should be transferred to Nordair.

2. The reference to 60° N. latitude in paragraph 41 of the proposed policy should be changed to the 55° N. latitude east of the dividing line running through Winnipeg and Resolute Bay.

3. The authority for the Air Transport Committee to regulate both national carriers in order to allow the regional carriers a reasonable opportunity to compete with the large carriers should be confirmed.

4. Frequency and routing restrictions on regional networks miles should be removed.

D—THE LOCAL CARRIERS

Paragraph 50 of the proposed policy should be reworded in such a way that:

1) Local carriers be not authorized to use jet equipment for all-cargo services on Northern routes; and

2) In "exceptional cases", when "circumstances warrant it", the CTC could allow a local carrier to operate jet equipment on unit toll passenger services.

This is outlined in the proposed policy. I might add that it should be restricted to (group E) jet aircraft that are lighter or of a smaller capacity than those (group F aircraft) generally operated by the regional carriers.

[Text]

• 1550

Et, le transporteur détenant d'un permis de classe IV en vue de l'exportation des services d'affrètement intérieurs... Nous sommes fortement en faveur que, et là je fais référence à la politique exprimée au paragraphe 55, le règlement établissant une distinction réelle entre les services à taux unitaires classiques et les services spécialisés qui s'adressent principalement aux gens qui voyagent par plaisir, reste en vigueur.

Ceci est le résumé du document soumis au ministre des Transports et à ce Comité.

The Chairman: Thank you, Mr. Lefrançois. Your statement is nothing if not definite. Members of the committee certainly can have little doubt about where Nordair stands.

I just might make a single observation that it seems that you are following along the same line we heard from other regional carriers this morning with regard to the national carrier, Air Canada. It is pretty obvious I would say from your statement that, although Nordair is now part of that Crown corporation, it is thinking pretty independently of the national carrier.

We will proceed immediately now to questioning, beginning with Mr. Scott. Ten minutes, Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you. I will try to stick within the time limit. I am delighted, Mr. Lefrançois, to meet the people who have constantly kept me up in the air lo, these many years. I dare say I probably log more hours on Nordair between Ottawa and Hamilton than most of your flight attendants. Because of that, I hear from Nordair's employees firsthand about their concerns and about the future of Nordair, and it is that angle that I would wish to pursue in a general way with our Nordair witnesses now, Mr. Chairman. If time permits later, I will become a little bit more parochial and deal with Nordair's service into my own backyard at Hamilton Civic Airport which is also a cause of some controversy in our area.

The Chairman: I probably will not allow that, Mr. Scott, unless it relates specifically to the policy document.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): It will relate directly to that policy document. But I do want to come to the bottom line question about the future of Nordair. That is what everybody is asking who is concerned about the airline. Let me get at it by beginning about your relationship with Air Canada.

Incidentally, I would like to take exception to one statement that you made in your brief, sir, that there has been an erroneous belief that Nordair was to be returned to the private sector. There was nothing erroneous about it. One former Minister of Transport, the Honourable Otto Lang, proposed it. His immediate successor, the Honourable Don Mazankowski, under the Conservative administration, tried to achieve it. And had we been in power longer than was the case I am con-

[Translation]

And, the carriers holding Class IV domestic charter licences... We strongly support the principle contained in paragraph 55 of the proposed policy to the effect that the regulations that preserve a real distinction between conventional unit toll services and specialized services catering primarily to the leisure traveller, be maintained.

And that was the summary of the paper submitted to the Minister of Transport and to this committee.

Le président: Merci, monsieur Lefrançois. Le moins qu'on puisse dire, c'est que votre déclaration est des plus catégoriques. Les membres du Comité ne sauraient douter de la position de Nordair.

J'ajouterai simplement que vos propos sont dans la même veine que ceux que nous ont tenus les autres transporteurs régionaux ce matin en ce qui concerne le transporteur national, Air Canada. Il est assez évident, si je me reporte à votre déclaration, que bien que Nordair fasse maintenant partie de cette société d'État, votre ligne de pensée est assez indépendante face au transporteur national.

Nous allons passer immédiatement aux questions, en commençant par M. Scott. Dix minutes, monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci. Je vais tenter de m'en tenir au temps alloué. Je suis enchanté, monsieur Lefrançois, de rencontrer les gens qui m'ont constamment tenu dans les airs ces nombreuses années. J'ose dire que j'ai probablement effectué un plus grand nombre d'heures sur Nordair entre Ottawa et Hamilton que la plupart de votre personnel de cabine. De ce fait, j'entends des employés mêmes de Nordair quelles sont leurs préoccupations au sujet de l'avenir de Nordair, aspect que je désire examiner d'une façon générale avec nos témoins de Nordair, maintenant, monsieur le président. Si le temps le permet plus tard, je serai un peu plus chauvin et je parlerai du service de Nordair dans ma propre cour, à l'aéroport Hamilton Civic qui provoque également une certaine controverse dans notre région.

Le président: Je ne le permettrai probablement pas, monsieur Scott, à moins que vos questions ne soient directement reliées au document de politique.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Mes questions seront directement reliées à ce document. Quoi qu'il en soit, je tiens à aborder maintenant la question fondamentale de l'avenir de Nordair. C'est ce que tous ceux qui s'intéressent au sort de la société aérienne se demandent. Abordons la question en commençant par parler de vos relations avec Air Canada.

En passant, j'aimerais vous faire remarquer que je m'offusque d'une des affirmations que vous formulez dans votre mémoire, monsieur, à savoir qu'on a cru à tort que Nordair devait être remis au secteur privé. Il n'y a rien d'erroné là. Un ancien ministre des Transports, l'honorable Otto Lang, l'a proposé. Son successeur immédiat, l'honorable Don Mazankowski, de l'administration conservatrice, a tenté de le réaliser. Si nous étions restés au pouvoir plus longtemps, je suis per-

[Texte]

vinced, had the conditions been met, that Nordair might well indeed have been returned to the private sector.

That being said, I gather, and I would like to ask if this is the case, that Nordair is happy to remain under the aegis of Air Canada.

The Chairman: Mr. Lefrançois.

Mr. Lefrançois: The answer is yes, but I would like, if I may, to refer to some parts of your preamble to this question.

When we mentioned in our brief that the Canadian government, to our knowledge, never committed itself to return Nordair to the private sector, we are referring really to the orders in council that were adopted at the time the appeals against the decision maintaining the acquisition of Nordair by Air Canada were denied.

• 1555

At the time that Air Canada was specifically authorized to acquire Nordair, there is no reference in these orders in council, which I attached to our brief, to the effect that at any time Nordair would be returning to the private sector. We acknowledge the fact that at some time following these orders in council, and undoubtedly influenced by the opposition to the acquisition of Nordair by Air Canada, Mr. Lang expressed confidence that Nordair would be returned to the private sector within one year. That was Mr. Otto Lang. But nobody had ever indicated, by order in council or otherwise, that it was the policy or that that was a commitment from the government at the time.

Now, the fact that Mr. Scott is travelling with Nordair between Hamilton and Ottawa, I suppose regularly: we appreciate very much his patronage and we hope that he will continue to do so for years to come.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): To pick up immediately on what our witness has said, I very much enjoy flying between Ottawa and Hamilton on Nordair; I just wish we could do it more often. But I will come around to that a little bit later.

What I would like to know is, how it is working with Nordair flying wingtip to wingtip with Air Canada? Does Nordair see any impediment to this relationship with Air Canada? Has Air Canada ever told you to do anything you did not want to do, or prohibited you from doing anything you did want to do? There is this big brother concept that you have been living under since you became part of Air Canada, and I am just wondering how this weird relationship is working out. There is no question, it is a weird relationship, in a competition sense.

Mr. Lefrançois: I would say that Nordair's management is enjoying complete sovereignty and autonomy in its decisions, unless it is for capital expenditures and profit policy in the public interest. In all routine operations and in all matters, with very few exceptions, Nordair enjoys complete autonomy.

[Traduction]

suadé que si certaines conditions s'étaient trouvées remplies que Nordair aurait fort bien pu être rendu au secteur privé.

Cela dit, je termine et j'aimerais que vous le confirmiez, que la société Nordair est heureuse de rester sous l'égide d'Air Canada.

Le président: Monsieur Lefrançois.

M. Lefrançois: Oui, mais j'aimerais, si vous le permettez, reprendre certains aspects de votre préambule à cette question.

Lorsque nous mentionnons dans notre mémoire que le gouvernement canadien, à notre connaissance, ne s'est jamais engagé à rendre Nordair au secteur privé, nous faisons référence en réalité au décret en conseil adopté à l'époque où furent rejetés les appels contre la décision soutenant l'acquisition de Nordair par Air Canada.

Lorsque l'on a autorisé expressément Air Canada à acheter Nordair, les décrets en conseil que j'ai joints à notre mémoire ne contiennent aucune mention qu'il pourrait arriver que Nordair soit rendue au secteur privé. Nous admettons que quelque temps après l'adoption de ces décrets en conseil, influencé sans nul doute par l'opposition que faisait Nordair à son acquisition à Air Canada, M. Lang se disait confiant que Nordair serait rendu au secteur public dans l'année. Il s'agissait de M. Otto Lang. Néanmoins, personne n'a jamais précisé, que ce soit par décret en conseil ou autrement que le gouvernement avait à cette époque comme politique ou engagement de le faire.

Maintenant, pour revenir au fait que M. Scott voyage par Nordair entre Hamilton et Ottawa, régulièrement, je suppose: nous apprécions énormément sa clientèle et nous espérons qu'il continuera à utiliser nos services pendant de longues années.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Pour reprendre immédiatement ce que vient de dire notre témoin, j'aime beaucoup voyager entre Ottawa et Hamilton par Nordair; j'aimerais simplement que nous puissions le faire plus souvent. Mais j'y reviendrai un peu plus tard.

Ce que j'aimerais savoir, c'est comment cela fonctionne maintenant que Nordair et Air Canada volent côte à côte? Est-ce que Nordair est le moins gêné par cette relation avec Air Canada? La société Air Canada vous a-t-elle déjà dit de faire quelque chose que vous ne vouliez pas faire ou empêchés de faire quelque chose que vous vouliez faire? On a cette idée d'un grand frère qui vous surveille depuis que vous faites partie d'Air Canada et je me demande simplement quels sont les résultats de cette relation bizarre. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit, sur le plan de la concurrence, d'une relation bizarre.

M. Lefrançois: La direction de Nordair jouit d'une souveraineté et d'une autonomie complète dans ses décisions, à moins que celles-ci touchent aux dépenses en capital et à la politique sur les bénéfices dans l'intérêt public. Pour tout ce qui touche au fonctionnement quotidien et pour tout, à quel-

[Text]

As mentioned in the brief, the fear that was expressed at the time of the hearing before the Air Transport Commission on the acquisition of Nordair by Air Canada was to the effect that this acquisition would reduce competition and would be otherwise prejudicial to the public interest. As mentioned in the brief, we have been operating with Air Canada as the majority shareholder of Nordair for over three years now, and the fears that were expressed at that time have proven, over these three years, completely unfounded. As a matter of fact, we are probably competing—we are definitely competing—at this time more than we ever were before the acquisition.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I am prepared to grant you that, sir, and there certainly has been no deterioration that I have noticed in Nordair's service since the acquisition by Air Canada. If anything, there has been an improvement, but this relationship, obviously, will not last forever.

Again we come down to the bottom line question I have: What is Nordair's future? One of the reasons that I am concerned about that—and we, certainly, in the Hamilton area are concerned about it—is that the present Minister of Transport, Mr. Pepin, is still very much committed to a concept known as Regionair; and Regionair, in some manner or form, unless I misread Mr. Pepin's answers in the House, is still going to involve Nordair in some way. He has previously described it as three Quebec interests, two Ontario interests. I presume one of the Quebec interests is now out of the picture because of Quebecair's takeover by the Quebec government. But, where does Nordair fit into this rather mealy-mouthed explanation that the Minister of Transport keeps giving us of a Regionair in the future? Where do you think you will fit into it and where would you like to fit into it, or would you like to fit into it?

• 1600

Mr. Lefrançois: Obviously, I cannot speak for the minister and I will not attempt to give a decision on his intentions and purposes.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I do not blame you.

Mr. Lefrançois: Otherwise, what I would say is that, as I mentioned before, we have been owned by Air Canada for three years. You just mentioned, sir, that obviously, there is no way that this situation will last forever. I do not know if it is that obvious.

Finally, where do we go. Actually, we have a very united management in Nordair. We have a management that finds a strength in the continuity that existed over the years in Nordair. You have the trace of the same people being in management of Nordair for about 30 years. Nordair has been owned by different shareholders over these years, and as long as Nordair's management is authorized, is free to operate the

[Translation]

ques rares exceptions près, Nordair jouit d'une autonomie complète.

Tel que nous le mentionnons dans notre mémoire, les craintes exprimées devant la Commission sur le transport aérien lors des audiences sur l'acquisition de Nordair par Air Canada portaient sur le fait que cet achat allait réduire la concurrence et porter préjudice de diverses façons à l'intérêt public. Tel que mentionné dans le mémoire, nous fonctionnons déjà depuis trois ans avec comme actionnaire majoritaire de Nordair Air Canada et les craintes exprimées à l'époque se sont avérées, pendant ces trois années, sans le moindre fondement. A vrai dire, nous nous faisons probablement concurrence—nous nous faisons certainement concurrence—beaucoup plus maintenant qu'avant l'achat.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je suis tout disposé à reconnaître, monsieur, qu'il n'y a certes pas eu, à ma connaissance, la moindre détérioration dans le service de Nordair depuis qu'elle est passée à Air Canada. S'il y a eu des changements, c'est pour le mieux; toutefois, il est évident que cette relation ne saurait durer à tout jamais.

Ce qui me ramène encore une fois à ma dernière question: quel est l'avenir de Nordair? Si je m'en inquiète, c'est notamment que—il est certain que dans la région de Hamilton on s'en inquiète—c'est que l'actuel ministre des Transports, M. Pepin, a toujours fortement une idée qu'on appelle *Regionair*; et *Regionair*, d'une certaine manière ou sous une certaine forme, à moins que j'ai mal lu les réponses de M. Pepin à la Chambre, touchera Nordair encore une fois d'une certaine façon. Avant, il a parlé de trois intérêts québécois et de deux intérêts ontariens. Je présume que l'un des intérêts québécois est maintenant éliminé depuis la présente prise en charge par le gouvernement du Québec de Québecair. Or où s'insère Nordair dans cette explication assez faible que continue à nous donner le ministre des Transports sur l'existence de Regionair à l'avenir? Où croyez-vous vous insérer dans ce plan, où aimeriez-vous vous insérer, en fait voulez-vous en faire partie?

M. Lefrançois: Il est évident que je ne saurais parler au nom du ministre et je ne tenterai pas de me prononcer sur ses intentions et ses objectifs.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je ne vous en blâme pas.

M. Lefrançois: Par contre, comme je l'ai déjà dit, cela fait trois ans que nous appartenons à Air Canada. Vous venez tout juste de dire, monsieur, qu'il est évident que cette situation ne saurait durer à tout jamais. Que je sache, ce n'est pas si évident.

Enfin, où aller. En ce moment, la direction est très unie à Nordair. Nous avons une direction qui tire sa force de la continuité qui a existé au fil des ans chez Nordair. Il y a des gens qui font partie de la direction chez Nordair depuis environ 30 ans. Au cours de ces années, Nordair a été la propriété de différents actionnaires et aussi longtemps que la direction de Nordair sera libre de fonctionner comme nous

[Texte]

way we have been operating for over 30 years, we are happy to continue the way we are, no matter who our shareholders are. The one thing that we would want to avoid completely is that Nordair becomes a political football or the object of political expediency. It is our foremost desire that if one day Nordair stops being owned by Air Canada, that it would be acquired by people on a purely economical basis and without any political or electoral considerations.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): One final question, Mr. Chairman, if I may. I would agree with you that there should not be politics involved, but business is business and sometimes economic considerations and political considerations do go hand in hand.

I just want to ask you for your reaction to word that I have received recently that Eastern Provincial, which is the Regionair of the Maritimes, under Air Maritime may be pursuing territory in Quebec, certainly some of the routes that Quebecair has flown, maybe taking over some of those routes. I just wonder what your reaction would be if Air Maritime, or the EPA outfit, applied to Ottawa, or came to Ottawa some time in the future to discuss the possibility of extending its territory even further, for example, into Ontario and indeed to the point of taking over Nordair.

Mr. Lefrançois: To this I would answer, referring to the attitude that we adopted when EPA applied to operate the service between Halifax and Toronto, that we opposed the application. We appeared before the Canadian Transport Commission, which denied the EPA application at the time. We considered that this service, the licence being granted to EPA under those circumstances would have been, and was eventually, completely contrary to the existing policy regarding regional carriage. If today, EPA were applying to operate the service from Moncton or Halifax or Saint John or St. John's, Newfoundland, or anywhere in the Atlantic provinces to Ottawa, we would adopt the same attitude. It would be our position that it is completely contrary to the provisions of the still existing policy regarding regional carriers.

• 1605

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you, Mr. Chairman. I would request a five-minute rerun if time permits later on this afternoon.

The Chairman: I will put you down, sir, for another round. Mr. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lefrançois, ce matin, un des dirigeants d'E.A.P. nous disait qu'il fallait rationaliser de toute urgence les services aériens de la région de l'Atlantique. Il faisait évidemment référence à la compétition d'Air Canada et même du Canadien Pacifique.

Selon vous, si vous aviez à décider si une rationalisation s'impose, et pas seulement dans les Maritimes mais dans l'Est,

[Traduction]

l'avons fait pendant plus de 30 ans, nous serons heureux de continuer comme nous sommes, quels que soient nos actionnaires. Ce que nous tenons à éviter complètement, c'est de voir Nordair devenir un ballon politique ou un expédient politique. C'est notre désir le plus cher qu'un jour Nordair cesse d'appartenir à Air Canada, que nous devenions la propriété de personnes sur une base purement économique, sans la moindre considération politique ni électorale.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Une dernière question, monsieur le président, si vous le permettez. Je conviens qu'on ne doit pas faire de politique, mais les affaires sont les affaires et parfois les considérations économiques et les considérations politiques vont de pair.

J'aimerais simplement vous demander quelle est votre réaction à la nouvelle que j'ai reçue récemment que *Eastern Provincial*, la société «Regionair» des Maritimes, sous Air Maritime, cherche peut-être à obtenir du territoire au Québec, certainement certains des trajets de Québecair pour peut-être en prendre certains en charge. Je me demande quelle serait votre réaction si Air Maritime, ou Eastern Provincial, présentait une demande à Ottawa ou venait à Ottawa, à l'avenir, pour discuter de la possibilité d'agrandir encore son territoire pour s'étendre par exemple en Ontario, peut-être jusqu'au point de prendre en charge Nordair.

M. Lefrançois: En réponse, je vous renvoie à l'attitude que nous avons adoptée lorsque *Eastern Provincial* a demandé de prendre en charge le service entre Halifax et Toronto; nous nous sommes opposés à cette demande. Nous avons comparu devant la Commission canadienne des transports, laquelle a rejeté la demande d'*Eastern Provincial*. Nous estimions que ce service, le permis qui aurait été accordé à *Eastern Provincial* dans ces circonstances aurait été ce qui a été démontré, complètement contraire à la politique existante concernant le transport régional. Si aujourd'hui, *Eastern Provincial* demandait à exploiter une ligne de Moncton ou de Halifax ou de St-Jean ou de St-Jean de Terre-Neuve, ou d'ailleurs dans les provinces maritimes à Ottawa, nous adopterions la même attitude. Notre position serait qu'il est totalement contraire aux dispositions de la politique actuelle relative aux transporteurs régionaux.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci, monsieur le président. Je demanderai encore cinq minutes s'il y a du temps cet après-midi.

Le président: Je vais vous inscrire, monsieur, pour d'autres questions. Monsieur Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lefrançois, one of the directors of EAP told us this morning that there was an urgent need to restructure air services in the Atlantic region. He was obviously referring to the competition with Air Canada and even Canadian Pacific.

In your opinion, if you had to decide on restructuring, not only in the Maritimes but in the east in the region which

[Text]

dans la région qui n'est pas celle de «Pacific Western» c'est-à-dire là où il y a trois transporteurs régionaux, est-ce que vous favoriserez une rationalisation des services ou plutôt des compagnies?

M. Lefrançois: Je devrais obtenir d'abord une précision. Quand vous parlez de rationalisation entre guillemets, dans ce cas-ci, parlez-vous de rationalisation vis-à-vis les transporteurs nationaux: Air Canada et CP Air ou de rationalisation à l'intérieur des services régionaux ou même locaux?

M. Deniger: Vous anticipez une de mes questions . . .

M. Lefrançois: Avant de répondre, je voudrais savoir quelle est votre question, précisément.

M. Deniger: On confond souvent la définition de rationalisation. Une rationalisation ne veut pas nécessairement dire une élimination de concurrents. Est-ce que cela peut vouloir dire aussi la fusion de deux compagnies concurrentes? Selon vous, dans l'Est du pays, la situation qui existe présentement, où vous avez sur certaines routes aucune concurrence et, sur d'autres, beaucoup, dans l'Est du pays où vous avez la présence de deux nationaux, c'est-à-dire CP et Air Canada, et de trois régionaux, est-ce que, d'après vous, c'est une situation saine ou normale? Si elle ne l'est pas, est-ce que vous préconiseriez une réduction de la concurrence entre les nationaux ou une fusion des régionaux pour diminuer les diverses compagnies?

M. Lefrançois: Je ne crois pas qu'il y ait de concurrence entre ces trois transporteurs régionaux. Si on regarde la carte des routes des transporteurs régionaux, à l'heure actuelle, il y a peut-être seulement de la concurrence entre Montréal et Toronto. E.P.A. va jusqu'à Toronto, mais il n'y a aucun autre transporteur régional qui relie Halifax à Toronto.

Alors, quant aux relations entre Nordair et les autres transporteurs régionaux de l'Ouest ou à l'intérieur des trois transporteurs régionaux de l'Est, je ne crois pas que la rationalisation puisse avoir pour but de faire disparaître ou de diminuer une concurrence entre eux.

M. Deniger: Quelle était la position politique?

M. Lefrançois: Par ailleurs, la concurrence directe des nationaux, et cela se limite à Air Canada d'une façon générale dans l'Est, sauf entre Montréal et Toronto où il y a Air Canada et CP Air, il y a également Air Canada et Québecair entre Montréal et Sept-Îles mais c'est encore de la concurrence assez limitée.

Ce que je comprends, dans une rationalisation des trois transporteurs, si on veut absolument la rationalisation des trois transporteurs de l'Est, c'est plutôt une rationalisation qui permettrait un réarrangement de routes entre les trois fusionnés ou qui travailleraient à l'unisson d'une façon ou d'une autre, de façon à avoir une meilleure utilisation des équipements et peut-être à obtenir les équipements qui sont les plus appropriés dans les circonstances. Une rationalisation, dans ce sens-là, je la vois exclusivement comme étant faite sous la conduite de Nordair. Nordair est le transporteur régional de l'Est du pays, celui qui a réussi le plus longtemps à maintenir sa société rentable. Aucun des trois autres transporteurs régio-

[Translation]

does-not belong to Pacific Western, that is where there are three regional carriers, would you be in favour of restructuring services or companies?

Mr. Lefrançois: First of all I would like clarification. When you are speaking of restructuring are you speaking of restructuring the national carriers, Air Canada and CP Air, or restructuring within regional and local services?

Mr. Deniger: You have anticipated one of my questions . . .

Mr. Lefrançois: Before replying, I would like to know your question exactly.

Mr. Deniger: The term restructuring can be confusing. Restructuring does not necessarily mean elimination of competition. Could it also mean the merger of two competing companies? In the eastern part of the country there is no competition on some routes and a great deal of competition on others. In the eastern part of the country where there are two national airlines, that is CP and Air Canada, and three regional carriers, in your opinion is this a healthy or normal situation? If it is not, would you favour reducing competition between the national airlines or a merger of the regional airlines to decrease the number of companies?

Mr. Lefrançois: I do not believe that there is competition between the three regional carriers. If you look at the map of regional carrier routes, there is probably only competition between Montreal and Toronto at the present time. EPA goes as far as Toronto, but there is no other regional carrier linking Halifax and Toronto.

So, as far as relations between Nordair and other western regional carriers are concerned or the three eastern regional carriers, I do not think that restructuring should be aimed at decreasing or removing competition between them.

Mr. Deniger: What was the political position?

Mr. Lefrançois: On the other hand, the Direct competition between the national airlines, generally limited to Air Canada in the east, with the exception of Montreal and Toronto where there are Air Canada and CP Air. There are also Air Canada and Québecair between Montreal and Sept-Îles, but this is still limited competition.

If I understand correctly in restructuring the three carriers, if the three eastern carriers have to be restructured, it would be a restructuring which would provide for re-arranging the groups between the three merged airlines who would work in unison in one way or another in order to have better use of equipment and perhaps to obtain equipment which is more appropriate for the circumstances. I see such a restructuring as being carried out exclusively under Nordair. Nordair is the eastern regional carrier which has managed to remain profitable the longest. None of the three other regional carriers have as good a story of success, both from the operational and from

[Texte]

naux ne peut présenter un aussi bon historique de succès, tant au point de vue opérationnel que financier. La seule façon de rationaliser les services serait d'essayer de le faire en se servant de Nordair comme base.

• 1610

M. Deniger: Lorsque *Eastern Provincial Airlines* a fait une demande à la C.C.T. pour desservir Toronto en partant d'Halifax, est-ce que vous êtes intervenu et quelle position avez-vous prise par rapport à Ottawa?

M. Lefrançois: Comme je viens de le mentionner, nous sommes intervenus et nous nous sommes opposés en disant que c'était tout à fait contraire à la politique sur les transporteurs régionaux telle qu'elle existait alors et telle qu'elle existe encore. De plus, bien que la politique sur les transporteurs régionaux prévoit que dans certains cas un transporteur pourra prolonger sa route ou ses routes dans la région du transporteur voisin, il n'y a rien dans cette politique prévoyant qu'un transporteur régional puisse prolonger ses routes en passant au-dessus de la région voisine pour parvenir à la région du deuxième voisin. C'est ce que *Eastern Provincial Airlines* faisait et fait à l'heure actuelle en tant que transporteur régional des provinces de l'Atlantique passant par-dessus la région de Québecair et allant directement au coeur de la région de Nordair, au sud du pays soit à Toronto.

M. Deniger: Si l'on discute maintenant de la route Montréal-Toronto, c'est, selon moi, la route la plus intéressante au pays en ce qui concerne la réglementation ou la déréglementation. Sur cette route, trois transporteurs aériens se font concurrence: Québecair, Nordair et Air Canada...

Une voix: CP Air!

M. Deniger: Je ne sais pas si CP Air fait concurrence...

M. Lefrançois: CP Air a des vols entre Montréal et Toronto.

M. Deniger: CP Air aussi! Alors il y a quatre transporteurs aériens, monsieur Lefrançois, qui se font concurrence. En tant que passager, je dois décider quel transporteur prendre. Si je ne suis pas un homme d'affaires, je n'ai pas nécessairement à me préoccuper de l'heure à laquelle j'arriverai à Toronto, mais je dois penser au prix. Je ne sais pas si vous avez pris connaissance des témoignages de mardi dernier, mais le directeur des coalitions et le président du Conseil économique du Canada nous ont dit qu'à leurs yeux, le prix était tout aussi important.

On sait aussi, monsieur Lefrançois, que vous avez récemment eu des déboires avec la Commission canadienne des transports précisément au sujet de cette route Montréal-Toronto concernant une entente ou une sorte de *package deal* conclue avec la Compagnie Tilden voulant que l'on puisse obtenir une voiture Tilden à bon marché si l'on faisait un vol entre Montréal et Toronto.

Dans un contexte de véritable concurrence, pourquoi ne pas simplement réduire vos tarifs? Ce serait peut-être une raison qui pourrait justifier davantage le passager à prendre place à

[Traduction]

the financial point of view. The only way of restructuring these services would be to try to do so using Nordair as a basis.

Mr. Deniger: When Eastern Provincial Airlines submitted an application to the CTC to serve Toronto from Halifax, did you appeal and what position did you take with respect to Ottawa?

Mr. Lefrançois: As I just mentioned, we appealed and we were opposed, stating that it was totally contrary to the regional air carrier policy as it then was and as it still is. Moreover, although the regional air carrier policy stipulates that in certain cases a carrier may extend its route or routes into a neighbouring carrier's territory, there is nothing in the policy providing that a regional carrier may extend its route by passing over a neighbouring region to invade the region of a neighbour won over. That is what Eastern Provincial Airlines was doing and is doing at the present time. It is a regional carrier and the Atlantic provinces, crosses over the Quebecair region and goes directly to the heart of the Nordair Region, to the South of the country, that is Toronto.

Mr. Deniger: If we turn now to the Montreal Toronto route, it is in my opinion the most interesting route in the country with respect to regulation or deregulation. There are three air carriers competing on this route: Quebecair, Nordair, and Air Canada...

An hon. Member: CP Air.

Mr. Deniger: I do not know if CP Air is competing...

Mr. Lefrançois: CP Air has flights between Montreal and Toronto.

Mr. Deniger: CP Air as well. Then there are four air carriers, Mr. Lefrançois, which are competing. As a passenger, I have to decide which carrier to take. If I am a businessman, I do not necessarily have to worry about my time of arrival in Toronto, but I have to think about the costs. I do not know whether you are aware of the testimony given last Tuesday, but the Director of Coalitions and the Chairman of the Economic Council of Canada stated that in their opinion the cost was just as important.

We also know, Mr. Lefrançois, that you have recently had difficulties with the Canadian Transport Commission specifically on the subject of this Montreal Toronto route with respect to an agreement or a type of package deal reached with the Tilden company whereby you can obtain a Tilden car at a good rate if you fly between Montreal and Toronto.

In order to have true competition, why not simply reduce your rates? This might be a reason for encouraging passengers to take a seat on board a Nordair aircraft rather than another

[Text]

bord d'un avion de Nordair plutôt qu'à bord d'un avion d'une autre compagnie, s'il n'a pas besoin d'auto... Ou est-ce que c'est une sorte de *gimmick* commerciale que vous faites là?

Deuxièmement, si je me souviens bien, vous dites, dans votre document, que vous jugez à propos qu'on enlève toutes les restrictions quant à la fréquence. J'ai vu cela quelque part dans votre témoignage...

M. Lefrançois: Tout l'aspect touristique, toutes sortes de fréquences et d'escalas...

M. Deniger: Si de telles restrictions n'étaient pas en vigueur, augmenteriez-vous la fréquence des vols entre Montréal et Toronto? Est-ce que vous jugez, à l'heure actuelle, la situation saine entre Montréal et Toronto, où quatre compagnies se font concurrence et par hasard, les quatre ont à peu près des prix identiques?

M. Lefrançois: Vous posez trois questions. D'abord, vous demandez: «Pourquoi ne pas réduire les taux pour attirer une plus vaste clientèle?» Il s'agit d'une décision d'affaires comme dans n'importe quel commerce. Mais je puis dire que lorsque nous avons commencé, en février 1979, le service entre Montréal et Toronto qui se prolongeait—et se prolonge toujours—jusqu'à Winnipeg, a fait face à une situation prévue, à savoir qu'au Canada nous avons une situation bien particulière et pour expliquer mon idée, je vais parler des États-Unis d'abord.

Aux États-Unis, quand une personne veut aller de A à B, elle demande d'abord quelle ligne aérienne voyage entre ces deux points-là. Ensuite, elle s'enquiert de l'heure du vol? Elle choisit... Alors, il n'y a pas immédiatement la course à l'horaire d'une société, à moins de voyager régulièrement entre deux points, le public sait quel transporteur voyage entre deux points aux États-Unis.

• 1615

Au Canada, c'est différent. Si quelqu'un de n'importe où au pays veut aller n'importe où ailleurs au Canada, la première chose qui lui vient à l'idée, c'est de prendre l'horaire d'Air Canada ou de téléphoner à Air Canada pour demander: à quelle heure est votre vol? C'est le nom qui vient immédiatement à l'idée du passager canadien, c'est la grande ligne qui va à peu près partout au Canada.

Quand nous avons commencé notre service entre Montréal et Toronto, le nombre de nos passagers était très limité. Cela se limitait très souvent, sur certains vols, à moins de 10 passagers locaux. Ceux qui voulaient aller jusqu'à Winnipeg prenaient très rarement Nordair, à cause de toutes les escalas entre Montréal et Winnipeg.

Alors, nous avons découvert que le moyen d'obtenir du trafic était de faire une réduction de prix. Nous avons commencé par réduire nos prix de 40 p. 100; par la suite, il y avait une différence de prix de \$40. Cela a eu pour résultat presque immédiat de remplir nos vols. Cela s'est produit pendant presque deux ans, mais à un moment donné, C.P. Air est devenu un peu plus agressif: il a réorganisé ses horaires et a voulu reprendre une partie du marché Montréal-Toronto. Il a

[Translation]

company, if he does not require a car... or is this some sort of commercial gimmick?

Secondly, if I remember correctly, you say in your document that you think that all restrictions with respect to frequencies should be removed. I saw that somewhere in your testimony...

Mr. Lefrançois: All the tourist aspect, all sorts of frequencies and stop overs.

Mr. Deniger: If these restrictions were not in effect, would you increase the number of flights between Montreal and Toronto? In your opinion, is there a healthy situation at the present time between Montreal and Toronto, where four companies are competing, and fortuitously the four have about the same prices?

Mr. Lefrançois: You have asked me three questions. First of all, you asked why not reduce the rate to draw more customers? This is a business decision in any commercial area. But I can say that when we began in February, 1979, the Montreal Toronto service which was extended and still exists to Winnipeg, was dealing with an anticipated situation, mainly that in Canada we have a very unique situation. To explain what I mean, I will first refer to the United States.

In the United States, when someone wishes to go from A to B, he first inquires as to which airline would fly between these two points. He then asks the time of the flight. He chooses. He does not immediately look at the company's flight schedule, unless he flies regularly between two points, and the public knows what carrier travels between two points in the United States.

In Canada things are different. Whenever they travel within the country, people's first reflex is to take a look at the Air Canada timetable or to telephone the Air Canada office to find out when flights are available. Air Canada, the company that immediately comes to the mind of the Canadian travellers as the line servicing the entire country.

When we began our Montreal-Toronto service, we had very few passengers. On some flights, there were often less than 10 local passengers. People heading for Winnipeg, very seldom took Nordair because of all the stops between Montreal and Winnipeg.

We discovered that lowering the fares was a way to attract more customers. We first reduced our fares by 40 per cent which resulted in a \$40 price differential. Our flights were filled up almost immediately. This lasted for some two years until CP Air became a bit more aggressive, re-organizing its timetable in an attempt to get a greater share of the Montreal-Toronto market. It also put into effect fares similar to our own. When CP began doing this, Air Canada could hardly fail

[Texte]

alors adopté des taux comparables aux nôtres. C. P. Air faisant ceci, Air Canada ne pouvait pas attendre trop longtemps pour faire la même chose. Résultat: deux mois plus tard, les trois transporteurs avaient les mêmes taux réduits. À ce moment-là, nos avions se sont progressivement vidés. Les gens sont retournés en général à Air Canada qui, encore une fois, est la compagnie connue à laquelle on pense tout de suite.

Depuis ce temps-là, il y a eu l'addition de Québecair. Québecair avait commencé à offrir des coupons de \$20 qui pouvaient servir dans les magasins. Là il y a eu toutes sortes de méthodes de marketing pour aller chercher les passagers de la part de Québecair, Nordair, CP Air et Air Canada. Pourquoi, à l'heure actuelle, ne pas baisser les prix tout simplement pour avoir plus de trafic? Si l'un baisse les prix, les autres vont les baisser.

Nous sommes, à l'heure actuelle, quatre transporteurs. Si l'un baisse les prix, les autres... Il est difficile d'avoir une différence de prix qui assurerait une plus grande clientèle et d'être le seul à l'avoir pendant une période très longue.

Je réponds maintenant à votre deuxième question concernant la fréquence entre Montréal et Toronto. Évidemment, pendant que nous avions la différence de prix et que nous remplissions nos avions, nous avons progressivement et considérablement augmenté nos fréquences et nous allions continuer à le faire. Mais quand est arrivée la concurrence au même prix et que nos avions se sont progressivement vidés, il nous a fallu nous retrancher et diminuer notre fréquence de vols. Par la suite, cela a été augmenté un peu.

Evidemment, l'idéal pour nous serait d'avoir autant de vols qu'Air Canada; nous pourrions alors concurrencer avec la même force qu'Air Canada. Cependant, le danger pour nous, si on fait cela trop vite ou même si on fait cela tout court, c'est peut-être de voler avec un coefficient de remplissage si peu élevé qu'on perdrait de l'argent sur chaque vol.

M. Deniger: Si on me permet une toute dernière question, très très courte... Merci, monsieur le président.

Monsieur Lefrançois, commercialement, est-ce que c'est un avantage pour un transporteur aérien, lorsqu'il se dirige vers Toronto, d'aller à l'aérogare numéro 1 plutôt qu'à l'aérogare numéro 2?

M. Lefrançois: Commercialement... Je pense que si vous posiez la question à mon collègue, M. Prinnet, il pourrait avoir une opinion et moi, je pourrais avoir une autre opinion.

Il y en a qui prétendent que oui, il y en a d'autres qui prétendent que non.

M. Deniger: Et vous?

M. Lefrançois: Personnellement, je préfère rester à l'aérogare numéro 1.

M. Deniger: Merci.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Mr. Ellis.

[Traduction]

to respond. The result was that two months later, the three carriers were offering the same reduced rates. This is when our planes started getting progressively emptier. People started going back to Air Canada since it is the company which immediately comes to mind.

Since then Quebecair has come on the scene. It started offering \$20 coupons which could be used in stores. There have been all sorts of marketing devices to attract passengers for Quebecair, Nordair, CP Air and Air Canada. Why not simply lower the price in order to increase traffic? If one company reduces its fares, the others will do the same.

At the present time, there are four carriers. If one of them offers lower fares, the others will follow suit. It is difficult to have a large enough price differential to attract a larger clientele and to remain the only carrier with such rates for any significant period of time.

Let me now answer your second question concerning the frequency of service between Montreal and Toronto. While there was this price difference, and we were filling up our planes, we were at the same time considerably increasing the frequency of our service and it was our intention to continue doing so. But when our competitors brought down their fares to the same level and our passenger loads began to drop, we had to cut back on our flight frequency. Since that time, there has been a slight improvement.

Ideally, we should have the same number of flights as Air Canada and then we could compete more effectively. The risk in doing this too quickly would be to find ourselves with such a low load factor that we would be losing money on each flight.

Mr. Deniger: May I ask one very short, last question? Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lefrançois, what commercial advantage is there for an air carrier, serving Toronto, to be located in Terminal One rather than Terminal Two.

Mr. Lefrançois: Opinions vary, my colleague Mr. Prinnet, and I might not necessarily have the same view.

There are some who claim that there is such a commercial advantage, others who say that this is not so.

Mr. Deniger: And your opinion?

Mr. Lefrançois: Personally, I prefer to remain at Terminal One.

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Monsieur Ellis.

[Text]

Mr. Ellis: Mr. Chairman, through you to Mr. Lafrancois, I read in what you said that the policy we are studying promotes the replacement of the three eastern regional carriers—separate regions—by a single one equally available to all of them. You go on to say that this would be particularly damaging to Nordair. I disagree with that statement. I do not understand why you make it. It would seem to me that since Nordair has a bigger and, by Nordair's statement, better operated airline, would it not be far more damaging to EPA and far more damaging to Quebecair? Why would Nordair be so badly damaged in an equal fight, if you will, for one region of Canada by three airlines? Why would Nordair be so badly off?

• 1620

Mr. Lefrancois: There are two aspects to the answer to that question. The first one is that in 1966, and 1969 more particularly, we were given a region which started in the southern part of the country from Montreal west and which resulted in the withdrawal of Transair now going as far as Winnipeg.

Part of the policy of 1966 and 1969 was that there was a provision to the effect that some routes of a regional nature operated by the mainline carrier would be transferred to the regional carriers. We expand on that in the brief we have submitted. While all regional carriers in Canada obtained such route transfers, or replaced Air Canada, and CP Air in some cases, in one or several routes, Nordair is the only regional carrier in Canada who has never obtained a single route transfer. And what we say is that before changing anything, we should, at least, have the opportunity of obtaining such route transfers within the region we have now. For 15 years we have been waiting and, contrary to the other carriers, we have never obtained such route transfers.

The other thing is that the region west of Montreal—

Mr. Ellis: Excuse me. You applied for those lines, I presume.

Mr. Lefrancois: I will give you one case. I would say that generally what we were told, the 1969 policy statement particularly, was to sit down with Air Canada and discuss those transfers, which we did for several months. A letter was sent to Mr. Benson after his appointment as Chairman of the Canadian Transport Commission which reviews all these negotiations and the applications that were made to Mr. Pickersgill who, by that time, was Chairman of the Canadian Transport Commission, and where you will be able to find all that was done toward that end without success.

The other thing that happened, and I mentioned it in the summary, at one point there were requests from people, from Sudbury particularly, that there should be an air service connecting Sudbury and Ottawa and Montreal. Air Canada had had that authority for, I do not know how long, perhaps 25 years, or perhaps less, 15 or 20 years, and had never operated that service because there was, as they said, not enough traffic to justify this operation.

[Translation]

M. Ellis: Monsieur le président, d'après votre exposé, la politique proposée favorise le remplacement de trois régions distinctes dans l'est, desservies par les trois transporteurs, par une seule région accessible aux trois. Vous poursuivez en disant que cela pourrait être particulièrement mauvais pour Nordair. Je ne suis pas d'accord avec cette déclaration. Je ne comprends pas pourquoi vous affirmez pareille chose. Il me semble, étant donné que Nordair est une ligne aérienne plus importante et mieux dirigée, selon vos propres déclarations, que ce serait beaucoup plus néfaste pour l'EPA et pour Québecair? Comment Nordair serait-il si désavantagé dans une lutte entre trois transporteurs pour l'obtention d'une région du Canada? Pourquoi la situation de Nordair serait-elle si mauvaise?

M. Lefrancois: Il y a deux aspects à considérer dans cette question. Premièrement, en 1966 et 1969 plus particulièrement, on nous a attribué une région qui commençait au sud du pays depuis Montréal vers l'Ouest et qui a entraîné le retrait de Transair pour les services jusqu'à Winnipeg.

Selon une partie de la politique de 1966 et 1969, certaines routes de nature régionale exploitées par le transporteur principal seraient cédées aux transporteurs régionaux. Nous en parlons plus en détail dans le mémoire que nous vous avons présenté. Alors que tous les transporteurs régionaux au Canada ont obtenu des cessions de routes ou ont remplacé Air Canada et même CP Air dans certains cas, Nordair est le seul transporteur régional au Canada qui n'a jamais bénéficié d'un seul transfert de routes. Et ce que nous disons, c'est qu'avant de changer quoi que ce soit, nous devrions au moins avoir l'occasion d'obtenir des transferts de routes dans notre propre région. Nous attendons depuis 15 ans, et contrairement aux autres transporteurs, nous n'en avons jamais obtenus.

L'autre chose, c'est que la région à l'ouest de Montréal...

M. Ellis: Excusez-moi. Je présume que vous avez fait des demandes à cet égard.

M. Lefrancois: Je vais vous parler d'un cas. Je vous dirais que ce qu'on nous a dit de façon générale, particulièrement suite à l'énoncé de politique de 1969, c'était de rencontrer Air Canada et de discuter de ces transferts, ce que nous avons fait pendant plusieurs mois. Une lettre a été envoyée à M. Benson, après sa nomination au poste de président de la Commission canadienne des transports, dans laquelle on passait en revue toutes ces négociations et toutes les demandes qui avaient été faites auprès de M. Pickersgill qui était président de la Commission à cette époque, et vous verrez dans cette lettre tous les efforts qui ont été faits en vain.

L'autre chose qui s'est produite, et j'en ai parlé dans le résumé, à un certain moment, des gens de Sudbury, en particulier, demandaient un service de transport aérien entre Sudbury et Ottawa et Montréal. Air Canada était habilité à assurer ce service depuis je ne sais combien de temps peut-être 25 ans ou peut-être moins, disons 15 ou 20 ans, et n'avait jamais assuré ces services parce que, à son avis, il n'y avait pas suffisamment de trafic pour justifier ce service.

[Texte]

At one time, after representation from people from Sudbury and other people, Nordair, after a study of the market, and after consideration of all that would have to operate before reaching a break-even point, filed an application to operate the service between Montreal, Ottawa, Sudbury and Thunder Bay. Shortly after we filed that application, Air Canada decided suddenly that they wanted to operate that service. We went to a hearing held in Thunder Bay, and there was one in Sudbury. We lost our application because Air Canada decided to operate the service, and Air Canada is operating the service.

Mr. Ellis: But really what you are saying is that over these years the CTC has discriminated against Nordair?

• 1625

Mr. Lefrançois: No, and this you would find . . .

Mr. Ellis: Well, somebody must have.

Mr. Lefrançois: No, no. I will tell you why. You see, there was an application to the president of the Canadian Transport Commission. I must say first that the policy statement of 1966 provided that the Air Transport Board at the time would have the authority to decide on these route transfers. It was on the basis of that provision in the 1966 policy that we made our application to Mr. Pickersgill.

Mr. Ellis: To the board.

Mr. Lefrançois: Pardon me?

Mr. Ellis: To the board—to the CTC.

Mr. Lefrançois: To the CTC.

Mr. Ellis: We cannot really blame Mr. Pickersgill, as much as I might like to.

Mr. Lefrançois: No, to the CTC, but at the time Mr. Pickersgill was president. I mentioned Mr. Pickersgill because I think a number of people suspect that the 1966 policy had been written by him, and also that he was influential in the drafting of the 1969 policy. Then, when we made an application to the CTC at the time he was its president, the answer we received was that the CTC had no authority to force transfers of routes from Air Canada to the carriers, and that we were better to go back and resume negotiations with Air Canada.

So, I do not say that we were prejudiced, or that there was discrimination on the part of the CTC or the Air Transport Committee. In spite of all our attempts, we never succeeded in coming to an agreement with Air Canada. No matter what application we made to the CTC to obtain route transfers, we were told—and I think that was right—that the CTC had no authority to decide on these transfers.

Mr. Ellis: But other airlines did obtain routes?

[Traduction]

A un certain moment, suite à des représentations de gens de Sudbury et d'ailleurs, Nordair a décidé, après avoir étudié le marché et considéré le temps qu'il lui faudrait avant de pouvoir faire ses frais, de présenter une demande pour assurer le service entre Montréal, Ottawa, Sudbury et Thunder Bay. Peu après la présentation de notre demande, Air Canada a soudainement décidé d'assurer le service. Nous avons assisté à une audience à Thunder Bay et à une autre à Sudbury. Notre demande a été rejetée parce que Air Canada avait décidé d'assurer le service et c'est toujours Air Canada qui en est chargé.

M. Ellis: Ce que vous dites, en fait, c'est qu'au cours de toutes ces années, la CCT a agi de façon discriminatoire à l'endroit de Nordair?

M. Lefrançois: Non, et vous trouveriez . . .

M. Ellis: Eh! bien, quelqu'un a dû le dire.

M. Lefrançois: Non, non. Et je vais vous expliquer pourquoi. Voyez-vous, une demande a été faite au président de la Commission canadienne des transports. Je dois dire tout d'abord que selon l'énoncé politique de 1966, la Commission des transports aériens aurait été habilitée à ce moment-là à décider de ces transferts de routes. C'est en fonction de cette disposition de la politique de 1966 que nous avons présenté notre demande à M. Pickersgill.

M. Ellis: A la Commission.

M. Lefrançois: Pardon?

M. Ellis: A la Commission, à la Commission canadienne des transports.

M. Lefrançois: A la CCT.

M. Ellis: Nous ne pouvons réellement pas blâmer M. Pickersgill, du moins pas dans la mesure où je souhaiterais le faire.

M. Lefrançois: Non, nous avons fait notre demande à la CCT, mais à ce moment-là M. Pickersgill en était le président. J'ai parlé de M. Pickersgill parce que je pense qu'un certain nombre de personnes doivent penser qu'il a établi la politique de 1966 et qu'il a aussi influencé l'établissement de la politique de 1969. Or, quand nous avons fait notre demande auprès de la CCT au moment où il en était le président, la réponse que nous avons reçue a été que la CCT n'avait pas compétence pour imposer à Air Canada des transferts de routes au profit d'autres transporteurs, et qu'il vaudrait peut-être mieux pour nous de reprendre nos négociations avec Air Canada.

Or, je ne dis pas que nous avons été lésés, ou que la CCT ou la Commission des transports aériens ait fait preuve de discrimination à notre égard. Malgré tous nos efforts, nous n'avons jamais réussi à conclure à une entente avec Air Canada. À toute demande que nous présentions à la CCT pour obtenir un transfert de routes, on répondrait, et je pense que c'était juste, que la CCT n'était pas habilitée à décider de ces transferts.

M. Ellis: Mais les autres transporteurs ont obtenu des transferts de routes?

[Text]

Mr. Lefrançois: PWA, Transair, Quebecair and EPA.

Mr. Ellis: Yes.

Mr. Lefrançois: They all obtained some route transfers, or there were joint applications with Air Canada withdrawing. I would mention only Quebecair in the case of Bagotville, for instance, with Air Canada withdrawing and at the same time the regional carrier of that region applying to get the route.

Mr. Ellis: Do you really believe that there should be definitive lines on a map, and that only within those lines the regional carriers should be allowed to operate?

Mr. Lefrançois: If I could summarize my views on that, I think, in a country like Canada, there should be a system whereby, as much as possible, in the whole territory of Canada everybody would obtain the services of airlines.

In a country like Canada, I think we need national carriers to operate mainly long-haul routes with larger aircraft. We need medium-sized carriers, such as the regional carriers, and we need some local carriers to operate strictly local routes.

Then, in order to rationalize this system, the dividing line or the role of each of these types of carriers should be clearly defined. Each carrier, within its group, its category, should remain in that category to ensure that these services are maintained for the communities and the population which that type of carrier is supposed to serve, possibly alone or in competition with others.

Mr. Ellis: Well then, are you saying that Nordair is the only one that should come into Toronto, that PWA, EPA and Quebecair should not have access to Toronto?

Mr. Lefrançois: I say yes, because, you see, in 1969, in the southern part of Canada, the zones were clearly defined. Up to now, there has been no policy statement or anything that indicates that this policy or that description of zones no longer exists.

Mr. Ellis: You do not . . .

Mr. Lefrançois: If I may, I will complete my answer. In 1968, there was the application by PWA for authority to acquire Transair on one hand and at the same time for authority for Transair to withdraw from the Winnipeg-Toronto service, and both things the board approved.

• 1630

The other application by PWA, which was the reason for their withdrawal between Winnipeg and Toronto, was their application to operate service between Winnipeg and Calgary and Winnipeg and Edmonton, and in order to obtain that objective, to reach that objective, they were ready to sacrifice—to withdraw from the Winnipeg-Toronto service. The

[Translation]

M. Lefrançois: LA PWA, Transair, Québecair et la EPA.

M. Ellis: Oui.

M. Lefrançois: Ils ont tous obtenu des transferts de routes, soit par voie de demandes conjointes après le retrait d'Air Canada. Je peux vous citer en exemple le cas de Québecair à Bagotville qui a fait une demande en même temps qu'un transporteur régional de la région pour obtenir cette route à laquelle renonçait Air Canada.

M. Ellis: Pensez-vous vraiment qu'il devrait y avoir sur une carte fixant les limites définitives à l'intérieur desquelles les transporteurs régionaux seraient tenus de confiner leurs opérations?

M. Lefrançois: Si vous me permettez de résumer ma pensée là-dessus, je pense que, dans un pays comme le Canada, il devrait exister un système selon lequel, dans la mesure du possible, et dans l'ensemble du territoire, tout le monde devrait pouvoir exploiter des services de transport aérien.

Dans un pays comme le Canada, je pense que nous avons besoin de transporteurs nationaux pour assurer un service principalement sur les itinéraires longs-courriers au moyen d'avions plus gros. Nous avons besoin de transporteurs de taille moyenne, comme les transporteurs régionaux et nous avons également besoin de certains transporteurs locaux pour desservir les liaisons strictement locales.

Ensuite, pour rationaliser tout ce système, la ligne de démarcation ou le rôle de chacun de ces types de transporteurs devrait être défini clairement. Chaque transporteur, à l'intérieur de son groupe ou de sa catégorie, devrait demeurer dans sa classification de manière que les services soient assurés aux collectivités et à la population que ce type de transporteur est censé desservir, soit seul ou en concurrence avec d'autres.

M. Ellis: Alors, vous dites que seul Nordair devrait desservir Toronto et que la PWA, la EPA et Québecair n'y devraient pas avoir accès?

M. Lefrançois: Je dis cela oui parce que voyez-vous, en 1969, dans le sud du Canada, les zones étaient clairement définies. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de déclaration ou quoi que ce soit indiquant que cette politique ou que cette délimitation des zones n'existe plus.

M. Ellis: Vous ne . . .

M. Lefrançois: Si vous me le permettez, je vais terminer ma réponse. En 1968, la PWA a demandé de faire l'acquisition de Transair d'une part et en même temps, a demandé que Transair n'assure plus le service Winnipeg-Toronto, et ces deux demandes ont été approuvées par la Commission.

La PWA a fait une autre demande, et c'était la raison pour laquelle elle avait abandonné la route Winnipeg-Toronto, elle demandait d'assurer une liaison entre Winnipeg et Calgary, et Winnipeg et Edmonton, et pour y arriver, elle était prête à sacrifier la route Winnipeg-Toronto. La décision rendue à

[Texte]

decision which was handed down at that time stated something to the effect that it was in the public interest. And that was a decision of the Air Transport Committee.

It was maintained in an appeal to the cabinet that it was in the public interest to ensure that there would be a strong regional carrier in the west which would concentrate upon the west, provide the service in the west from Victoria to Winnipeg.

Later on there was another decision by the Air Transport Committee, when we were granted the licence following the same hearing, that in the east the same thing should be obtained between Winnipeg and Montreal. That carrier was Nordair. And I say that until such time as this is changed by a policy statement or otherwise, these are the regions and Winnipeg-Montreal is the Nordair region, not PWA, not EPA and not Quebecair.

Mr. Ellis: With all due respect, Mr. Lefrançois, it seems to me that the majority of the passenger traffic in this country originates in and is bound for Toronto. It seems to me totally unreal that only one carrier, particularly a carrier owned by the national carrier, could be the only carrier to go in and out of Toronto. Obviously, people want to go from Toronto to the west. They want to go from Toronto to the north. They want to go from Toronto to Quebec. They want to go from Toronto to the east, and the reverse. It seems to me that all the regional carriers should have the right to come into there.

Again, it sounds to me as if we are dealing with a policy which is going to be put in place, in the way things normally happen, maybe a year from now, and it should be good to the end of this decade. It seems to me—and I keep getting this feeling from you—that if the CTC discriminated against Nordair a decade ago, it is unfortunate. I cannot justify that accusation one way or the other, but it seems to me that the policy now cannot be left to draw lines on the map. The policy now has to be to rationalize where people want to go and how we can best help them to get there.

Mr. Lefrançois: First of all, I repeat that I have never said that the Air Transport Committee or the CTC—

Mr. Ellis: I said it sounded like that.

Mr. Lefrançois: —discriminated against Nordair. The second thing: no matter what the rules are, I would tell you that it is very recently that Nordair has been tolerated between Montreal and Toronto. We had to wait until 1978—long after the policy statements.

But that is not to say that Nordair's region contains the most populated region in Canada, the largest number of passengers and so on and so forth. We have to see what the extent is in practice or what proportion of this existing passenger traffic is available to Nordair or to another carrier.

Now, if you refer—and I do not have them in front of me, but I know this is the case and I would suggest that anybody interested does so—to the statistics, the passenger miles car-

[Traduction]

cette époque-là semblait invoquer l'intérêt public. Et c'était une décision du Comité des transports aériens.

En appel devant le Cabinet, il a été confirmé qu'il était de l'intérêt du public qu'un transporteur régional important dans l'Ouest centre ses efforts sur l'Ouest et assure la desserte de l'Ouest de Victoria à Winnipeg.

Plus tard, le Comité des transports aériens a rendu une autre décision suite à laquelle nous obtenions un permis à l'issue des mêmes audiences nous autorisant à faire la même chose dans l'Est entre Winnipeg et Montréal. Le transporteur était Nordair. Et je dis que tant que cela ne sera pas changé par un énoncé de politique ou autre chose, ce sont là des régions et la liaison Winnipeg-Montréal appartient à la région de Nordair, et non pas à la PWA, la EPA, ni à Québecair.

M. Ellis: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur Lefrançois, il me semble que la majeure partie du trafic passagers au pays provient ou est à destination de Toronto. Il m'apparaît tout à fait irréaliste qu'un seul transporteur, particulièrement un transporteur appartenant à un transporteur national, soit le seul à avoir accès à Toronto. Il est évident que des gens veulent partir de Toronto pour aller vers l'Ouest. Ils veulent aussi partir de Toronto en direction Nord. Ils veulent partir de Toronto à destination de Québec. Ils veulent partir de Toronto et aller vers l'Est et inversement. Il me semble que tous les transporteurs régionaux devraient avoir accès à Toronto.

Je le répète, c'est comme si nous parlions d'une politique qui allait être mise en vigueur de façon normale disons dans un an d'ici et demeurer en vigueur jusqu'à la fin de la décennie. Ce que je retire de vos propos, c'est que si Nordair a été lésée par la CCT il y a dix ans, c'est bien regrettable. Je ne peux justifier cette accusation d'aucune façon, mais il me semble que la politique maintenant ne peut pas fixer des limites géographiques. La politique se doit de rationaliser les services et tenir compte des désirs de la population et de la meilleure façon de satisfaire ses besoins.

M. Lefrançois: D'abord, je le répète, je n'ai jamais dit que le comité des transports aériens ou que la CCT, ...

M. Ellis: J'ai dit que c'est l'impression que vous donnez.

M. Lefrançois: ... avait agi de façon discriminatoire à l'endroit de Nordair. La deuxième chose, peut importe les règlements, je vous dirai que c'est tout récemment que Nordair a été toléré entre Montréal et Toronto. Nordair a dû attendre jusqu'en 1978, bien après les énoncés de politiques.

Mais cela ne veut pas dire que la région de Nordair est la région la plus peuplée au Canada ni qu'elle compte le plus grand nombre de passagers et ainsi de suite. Il faut voir dans quelles mesures le trafic de passagers existant appartient à Nordair ou à un autre transporteur.

Maintenant, si vous parlez statistiques, je n'ai pas les données en main, mais j'en suis certain et qui les consultera pourvu s'en assurer, vous constaterez aux milles-passagers

[Text]

ried during the last several years in Canada by the four existing regional carriers, you will see that PWA has been carrying as many millions of passenger miles per year as the three other regional carriers together.

And I say this: no matter where the population in Canada is, PWA surely has available to it the largest volume of passenger traffic in Canada within the region where it now operates. So I do not think Nordair is particularly over-ambitious in saying that, while in what is called very lucrative but very competitive traffic between Montreal and Toronto, only a minor fraction is available to Nordair. I would refer the hon. member of this committee to the article published in *Canadian Aviation* of November 1981, where there was an article on the regional carriers and particular comments on the size and operation of PWA. The third-heaviest traffic in Canada is between Calgary and Edmonton and PWA is alone on that route. Air Canada withdrew from that route a few years ago. I do not think PWA are suffering as a result of that. The third-heaviest traffic in Canada is available to PWA exclusively.

• 1635

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je pense que l'on doit dire que M. Lefrançois connaît l'histoire de l'aviation au Canada. Vous nous dites à un moment donné, monsieur Lefrançois, qu'Air Canada devrait céder certaines routes que vous considérez comme régionales à un transporteur régional. En fait, vous demandez que le monopole soit quasiment donné à Nordair à ce moment-là. Si on demandait à Air Canada de se retirer de ces parcours-là, je pense en particulier à Val d'Or, Rouyn-Noranda, North Bay ou Sudbury... Comment la population réagit-elle dans ces cas, lorsque Air Canada se retire d'un territoire?

M. Lefrançois: J'ai peu d'expérience personnelle, parce que ce n'est jamais arrivé dans le cas de Nordair.

Mme Côté: Vous en avez entendu parler?

M. Lefrançois: J'en ai entendu parler et je crois qu'il est très sain que pour chaque municipalité au Canada, si petite soit elle, il y ait un point d'orgueil d'être desservie par le transporteur national. Ce n'est pas toujours politiquement avantageux de demander à Air Canada de se retirer d'un coin en faveur d'un autre transporteur.

Mme Côté: Mais en même temps, il y a quand même une concurrence qui est nécessaire malgré les difficultés qui existent dans le transport aérien. Parce qu'à un moment donné, l'on en arrive à saturation quand au nombre de passagers. Pensez-vous que la concurrence devrait être maintenue avec un autre transporteur régional?

M. Lefrançois: Écoutez, l'attitude de Nordair est celle-ci: que le contrôle sur le transport aérien devrait exister au moment de l'octroi des permis, être vérifié, suivant son rôle, s'il

[Translation]

effectués par les quatre transporteurs régionaux existants au cours des dernières années au Canada que la PWA a transporté autant de millions de milles-passagers par année que les trois autres transporteurs régionaux ensemble.

Et j'ajoute ceci: quelle que soit la répartition de la population au Canada, la PWA traite le plus grand volume de trafic de passagers au Canada dans la région à l'intérieur de laquelle elle opère. Je ne crois pas que l'on puisse qualifier la compagnie Nordair de trop ambitieuse car elle n'a qu'une petite partie du marché Montréal-Toronto, trajet certes rentable mais aussi très concurrentiel. Je vous renvoie à l'article publié dans *L'Aviation canadienne*, numéro de novembre 1981, où on parle des transporteurs régionaux et donne des renseignements sur la taille et le fonctionnement de PWA. C'est le trajet Calgary-Edmonton qui vient en troisième rang pour le volume du trafic aérien au Canada et la PWA est seule à desservir cette route. Air Canada a cessé son service il y a quelques années. Je ne crois pas que ce soit un fardeau pour PWA. Le troisième trajet le plus fréquenté au Canada est desservi uniquement par PWA.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Mrs. Coté.

Mrs. Coté: Thank you, Mr. Chairman.

I must say that Mr. Lefrançois is very well versed in the history of aviation in Canada. You said, Mr. Lefrançois, that Air Canada will have to give up certain routes, which you consider to be regional, to a regional carrier. This almost amounts to asking for a monopoly to be handed over to Nordair. If Air Canada were asked to withdraw from certain routes, I am thinking particularly of Val d'Or, Rouyn-Noranda, North Bay or Sudbury... How does the local population react when Air Canada withdraws from an area?

Mr. Lefrançois: I have very little personal experience since there has been no such occurrence in the case of Nordair.

Mrs. Coté: But you have heard of such cases.

Mr. Lefrançois: Yes. Even the smallest municipalities in Canada take pride in being served by the national carrier. It is not always politically advantageous to ask Air Canada to withdraw from a particular area in favour of another carrier.

Mrs. Coté: But at the same time there is need for competition, whatever the existing difficulties in the field of air transport. There is always a saturation point to be reached with respect to the number of passengers. Do you think that the competition should be with another regional carrier?

Mr. Lefrançois: The Nordair position is that control over air transport should be exercised when the licence is being issued and it is being determined whether the offering of a particular

[Texte]

est de l'intérêt public, *Public convenience and necessity* qu'un service soit établi, de tel genre. Là, il s'agit d'établir le contrôle pour évaluer le besoin du trafic. Mais, à partir du moment où le permis est accordé, si sur certaines routes il faut deux transporteurs, trois transporteurs aériens et que les circonstances le justifient, nous sommes complètement en faveur de cela. Mais, il faudrait qu'il y ait un contrôle de façon à ce qu'il n'y ait pas un excès de services, ce qui serait dommageable à tous les transporteurs concernés et à la population en général. Mais, à partir du moment où les permis sont accordés, qu'il y ait de la concurrence sur les taux ou sur n'importe quoi... Alors, nous sommes favorables à la concurrence, à la déréglementation pour ce qui est des taux et pour tout, sauf pour l'émission des permis où il doit y avoir, dans un pays comme le Canada, un contrôle.

Maintenant, lorsque vous mentionnez que Nordair veut sortir Air Canada de toutes les routes régionales, ce n'est pas exactement ce que je veux dire. La politique ne disait pas qu'Air Canada ou CP Air serait retirée de toutes les routes régionales, mais de certaines routes. Ce que nous disons, c'est qu'alors que les autres transporteurs régionaux ont tous obtenu des transferts de routes, ont tous remplacé Air Canada ou CP Air dans certaines routes, Nordair n'a jamais eu cet avantage-là.

Maintenant, cela c'est la politique telle qu'elle existe à l'heure actuelle.

[Traduction]

service is in the public interest and required for public convenience and necessity. At that time an assessment should be made of market needs. But when a licence has been granted and circumstances have been shown to justify two or three carriers serving certain routes, then we have no objection. There should be control to avoid providing excessive service which would be harmful both to the carriers concerned and the public. However, once the licence has been granted, competition over rates or anything else is legitimate. We are in favour of competition and deregulation with respect to fares and other matters but we think that the issuance of licences must be controlled in a country like Canada.

When you say that Nordair wants to push Air Canada out of all regional routes, this is not exactly what I mean. The policy did not say that Air Canada or CP Air would have to withdraw from all regional routes but only some of them. We have pointed out that whereas all other regional carriers obtained routes as a result of such transfers and replaced Air Canada or CP Air on certain routes, Nordair has never obtained such an advantage.

I am talking about the policy in its present form.

• 1640

La nouvelle politique proposée suggère autre chose. On parle de transporteur régional, route de 800 milles... Je comprends que certains transporteurs régionaux trouvent que 800 milles n'est pas assez long, que ça devrait être 1,000 ou 1,500 milles. Nordair n'a pas réellement de préférence marquée quant à la longueur. Cela peut être 700 ou 900 milles, le nombre de milles suggéré est de 800 milles, et il nous convient.

Mais la question qui m'intéresse, c'est que le transporteur régional doit arrêter à certains endroits, il ne doit pas devenir un transporteur national, il n'y a pas de place pour trois transporteurs régionaux au Canada, ni quatre, ni cinq. Il y en a deux c'est déjà suffisant. Quatre transporteurs régionaux c'est déjà probablement trop. Le transporteur régional ne doit pas aller trop loin. Mais s'il ne peut pas aller plus loin que 800 milles, alors faudrait-il commencer à penser que les transporteurs nationaux devraient mettre davantage l'accent sur les services nationaux de longues distances, et abandonner les services sur des distances de moins de 800 milles entre deux villes données.

Mme Côté: Monsieur Lefrançois, j'ai des problèmes. Quand vous me dites qu'à certains endroits, Air Canada a été remplacé par un transporteur régional, si par malheur on a laissé un transporteur régional tout seul, eh bien je vous garantis que cela coûte cher aux usagers. Vous avez une politique de tarifs, en tout cas vous avez un prix à un moment donné—quand je dis vous, je parle des transporteurs régionaux en général, pas Nordair en particulier, je veux qu'on s'entende bien là-dessus—quand il y a concurrence entre un transporteur national

The proposed new policy is suggesting something quite different. Regional carriers will be restricted to 800 miles. I can understand why some regional carriers consider 800 miles insufficient and are in favour of 1,000 or 1,500 miles. Nordair has no marked preference one way or the other. It could be 700 or 900 miles but since 800 miles is what is being put forward we are willing to accept it.

What concerns us are the geographical limitations on the regional carrier who must not become a national carrier, there is no room in Canada for 3, 4 or 5 national carriers. We already have two and that is enough. Four regional carriers are probably too many already. The regional carrier must not be allowed to go any further. If the regional carrier is not allowed to exceed 800 miles, then it is logical to assume that the national carriers should emphasize national routes over long distances and give up inter-city links of less than 800 miles.

Mrs. Côté: I am having some difficulty, Mr. Lefrançois. You say that in some areas Air Canada was replaced by a regional carrier. If the regional were the only one to operate in the area, I can assure you that the users would be made to foot the bill. Regional carriers, and I am not speaking only of Nordair, have a rates policy when there is competition with a national carrier or another regional carrier. But when they are the only ones on the scene, then the public is made to bear the cost. Should certain routes be reserved for regional carriers

[Text]

et un autre transporteur régional . . . Mais quand ils occupent tout seuls le paysage, je vous garantis que moi je paie pour! En supposant qu'on prévoit—parce que cela entrerait dans les prévisions, je pense bien—des routes réservées à des transporteurs régionaux de façon à ce que les transporteurs nationaux ne s'en n'occupent pas, qui protégera le citoyen contre les tarifs qui s'appliqueront, en supposant qu'on veuille aussi déréglementer jusqu'à un certain temps, puis en laissant le transporteur régional tout seul dans une région pour faire la pluie puis le beau temps?

M. Lefrançois: Madame, je crois que lorsque vous parlez d'un transporteur régional laissé seul, je crois que vous avez un cas bien concret à l'idée. Par ailleurs, je ne crois pas que ce soit . . .

Mme Côté: Mais peut-être que ce serait votre situation, à Val-d'Or.

M. Lefrançois: Non, je ne crois pas que ce soit le résultat partout au pays., dans tous les cas où le transporteur régional a été laissé seul.

Deuxièmement, je crois en la liberté d'action et en la libre concurrence quant au prix, encore faut-il qu'il y ait au moins deux transporteurs sur une route donnée. S'il n'y a qu'un transporteur, eh bien là, je l'admets. Je crois réellement qu'il doit continuer à y avoir une réglementation de la part de la Commission canadienne des transports pour empêcher les excès. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Mme Côté: J'ai encore du temps, monsieur le président? La partie *charter*, comment dit-on en français?

Des voix: Nolisement.

Mme Côté: Nolisement! Cette partie est-elle importante pour votre compagnie?

M. Lefrançois: C'est un domaine où diverses personnes peuvent avoir encore différentes idées, différentes politiques, différentes philosophies. Pour ma part, je crois que Nordair ne devrait avoir recours au nolisement, sauf pour utiliser nos avions lorsqu'ils ne sont pas en service régulier, comme complément. Le rôle du transporteur régional est, d'abord et avant tout, d'offrir des services réguliers. Les nolisements, ne devraient être que des compléments, ce qui, indirectement, aide le service régulier parce que cela couvre une partie des frais généraux. Mais cela devrait être le rôle secondaire du transporteur régional.

Mme Côté: Je suis d'accord pour que les compagnies offrent ce genre de services, à condition qu'on ne néglige pas le service intérieur.

Je reviens à la question de M. Deniger, à propos des services entre Montréal et Toronto. Vous nous aviez dit que finalement les prix entre les quatre transporteurs s'étaient équilibrés. Qu'est-ce que cela veut dire? Combien votre compagnie demande-t-elle pour un voyage Montréal-Toronto?

[Translation]

without any service from the national carriers, who will protect passengers against excessive rates, assuming that there will be some deregulation for a certain amount of time? A regional carrier which is the sole provider of service in an area would have unbridled freedom.

Mr. Lefrançois: When you refer to a regional carrier being the only one to offer service, I imagine that you are thinking of a concrete case. However, I do not think that it . . .

Mrs. Côté: It might be your situation in Val d'Or.

Mr. Lefrançois: I do not think that this has ever been the result in places where regional carriers have been left as sole operators.

Secondly, I am in favour of free competition with respect to fares but this would, of course, require at least two carriers on a route. If there is only one carrier then I would be in favour of continued regulation on the part of the Canadian Transport Commission to prevent any excesses. I am in complete agreement with you.

Mrs. Côté: Do I still have some time, Mr. Chairman? What is the word for "charter" in French?

Some hon. Members: "Nolisement".

Mrs. Côté: I would like to know whether the charter side is important for your company?

Mr. Lefrançois: Opinions vary. Personally speaking, I think that Nordair should only resort to charters in order to use our planes when they are not in regular service. It would be a supplementary role. The role of a regional carrier is first and foremost the provision of regular service. Charters should only be a supplementary activity of indirect assistance to regular service in that they defray part of the costs. They should be of secondary importance for a regional carrier.

Mrs. Côté: I agree that companies should be able to offer such service on the condition that they do not neglect domestic service.

I would like to get back to Mr. Deniger's question about service between Montreal and Toronto. You told us that the four carriers ended up offering the same fares. I would like to know how much your company is charging for the Montreal-Toronto trip.

• 1645

M. Lefrançois: M. Prinnet peut répondre.

Mr. Lefrançois: Mr. Prinnet can answer.

[Texte]

M. Dominique Prinnet (vice-président adjoint, planification, Nordair): Le tarif économie unique est de \$98 actuellement.

Mme Côté: En première classe?

M. Prinnet: Non, nous ne l'avons pas, il faut demander à . . .

Mme Côté: C'est le même tarif?

M. Lefrançois: Nous n'avons qu'une seule classe.

Mme Côté: \$98. Seigneur! Merci monsieur le président.

Le président: Merci madame Côté. Monsieur Maltais.

M. Maltais: Merci monsieur le président. Je suis content de pouvoir prendre connaissance de votre mémoire, monsieur Lefrançois. Je pense que pour nous, sur la Côte Nord, c'est intéressant d'avoir des points de comparaison.

Je veux juste avoir une information. J'utilise assez régulièrement la route Montréal—Fort Chimo parce que c'est Nordair qui dessert ce point-là et je dois dire qu'à chaque occasion cela a été rigoureusement minuté, on n'a pas eu de problèmes. Si vous aviez à desservir un territoire comme la Côte Nord, et là je prends par extension la route, disons, Sept-Iles—Blanc-Sablon que vous connaissez très bien, et je pense que votre compagnie a même regardé cela de très près., et que vous soyez en situation de monopole . . . Est-ce que c'est facile de donner un service de qualité aux citoyens de là-bas à un prix censé? Juste pour donner un exemple aux membres du Comité, il en coûte à peu près \$500 aller-retour pour faire le voyage Blanc-Sablon—Montréal, et parfois même plus. J'ai demandé les chiffres tout à l'heure. On va me les apporter parce qu'ils vont changer encore au mois de février. Qu'est-ce que vous pourriez faire si vous étiez en situation de monopole dans une région comme celle-là?

M. Lefrançois: Réellement, je ne le sais pas. Evidemment, trop de renseignements me manquent. Il y a une chose dont Nordair n'a jamais bénéficiée: tous les autres transporteurs aériens régionaux, à un moment ou à un autre, ont bénéficié de subventions de la part du ministère fédéral des Transports pour couvrir les frais de certaines routes déficitaires. Et le transporteur que vous mentionnez en particulier en reçoit encore.

Nordair n'a jamais reçu, n'a jamais même demandé de subventions. Nous nous sommes toujours organisés pour couvrir nos frais. Alors qu'est-ce que Nordair ferait sur la Côte Nord? Je ne le sais pas. Mais je vais vous dire ce que l'on a fait: on maintient une route depuis 1956 qui n'a jamais été profitable, la route Montréal-Chibougamau, et on la maintient encore aujourd'hui.

M. Maltais: Même à déficit?

M. Lefrançois: On s'organise, je sais qu'on ne fait pas d'argent.

M. Maltais: Très bien, d'accord.

M. Lefrançois: Il s'agit de s'organiser. Et les taux pour Chibougamau sont compétitifs.

M. Maltais: Je vais poser ma question de façon différente. Quand vous faites la route Montréal-Fort Chimo-Asbestos-

[Traduction]

Mr. Dominique Prinnet (Assistant Vice-President, Planning, Nordair): The single economy fare is \$90 at the present time.

Mrs. Côté: And first class?

Mr. Prinnet: We do not have it. You will have to ask . . .

Mrs. Côté: Is it the same rate?

Mr. Lefrançois: Only one class.

Mrs. Côté: \$98. Good heavens. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté. Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Thank you, Mr. Chairman. Your brief was of interest to me. It is useful for us from the north shore to have some points of comparison.

I would like some information. I regularly fly the Montreal-Fort Chimo route served by Nordair and I must say that you have always been very punctual since we have not had any problems. I would like to know how you would serve a territory like the north shore, let us say Sept-Iles-Blanc-Sablon. I think you took serious interest in this route at one time, assuming you were in a monopoly situation. Would it be easy to provide quality service for the population at a reasonable price? Just to give an example to members of the committee, it costs about \$500 return fare to travel between Blanc-Sablon and Montreal and sometimes it is even higher. I asked for the most recent figures since they will be changing in February. What would you be able to do if you were the only company serving a region such as this?

Mr. Lefrançois: In all honesty, I cannot answer that question. I do not have enough information. Nordair is unlike all other regional carriers in that it has never received subsidies from the federal Ministry of Transport to cover the cost of certain routes being operated at a loss. The carrier you mentioned is still receiving them.

Nordair has never received nor asked for any subsidies. We have always managed to pay our costs. I cannot say what Nordair would do on the north shore. But I can tell you what we have been doing since 1956: we have been serving the Montreal-Chibougamau route which has never been profitable. We are still offering the service today.

Mr. Maltais: Even at a loss?

Mr. Lefrançois: We manage. I know that we are not making any money out of it.

Mr. Maltais: I see.

Mr. Lefrançois: It is a matter of organization and the rates for Chibougamau are competitive.

Mr. Maltais: Let me ask my question somewhat differently. I would like to know whether the Montreal-Fort Chimo-Asbe-

[Text]

Sud, en haut, aller-retour, deux fois par semaine, est-ce que c'est payant pour Nordair?

M. Lefrançois : C'était rentable mais jusqu'à Asbestos Sud. C'était rentable tant que *Asbestos Corporation* se retire de là. Mais prenez Fort Chimo, oublions Asbestos Sud qui est une route plus récente. A Nordair, nous avons acheté Mont-Laurier Aviation qui était de Roberval en 1953. En 1952, Mont-Laurier Aviation avait commencé ce service Roberval-Fort Chimo... avec un *Canso*, l'été une fois par semaine, le mardi. Ils accumulaient du trafic, en hiver en *Norseman*. Je ne sais pas si ces avions vous disent quelque chose.

M. Maltais: Oui.

M. Lefrançois: C'est de cette façon que cette route a été commencée. C'est un véritable service de pionnier que l'on a opéré. Cela s'est opéré avec des DC-3. A un moment donné on prolonge la route vers le Sud jusqu'à Montréal, jusqu'au Nord vers Frobisher, ce qui nous permet à l'époque de mettre un DC-4 sur cette route-là. Qu'est-ce qui est arrivé? C'est que le taux entre Roberval et Fort Chimo a été réduit parce qu'on devenait capable de mettre un avion plus considérable, pas à cause de Roberval-Fort Chimo, mais à cause de l'extension de nos services. Alors cela a été notre histoire au cours des années.

The Chairman: I am going to briefly intervene here. I may have misunderstood the question, but I want to remind members that we are discussing the domestic air carrier proposed policy. I urge members to stay away from specific situations and stick to the policy paper, please.

Mr. Maltais.

M. Maltais: Merci monsieur le président de me rappeler à l'ordre. Mais lorsqu'on a un comté comme le mien on a l'impression que c'est pratiquement un pays, alors c'est très difficile d'être local. Mais je vais poser ma question différemment à M. Lefrançois.

• 1650

Je sais que souvent, lorsque l'on parle des compagnies d'aviation, on a tendance à parler exclusivement des compagnies et on oublie de parler des services offerts par Transports Canada. Au sujet des coûts qui sont indiqués dans vos mémoires, et c'était la même chose ce matin pour P.W.A., est-ce que vous trouvez qu'actuellement, à l'intérieur du Canada, Transports Canada donne les services adéquats aux compagnies pour leur éviter de faire des pertes importantes, qu'il s'agisse d'annulation de vols ou des choses comme cela? Ce qui peut représenter beaucoup dans le déficit d'une compagnie à un moment donné.

M. Lefrançois: Ecoutez, des services adéquats, cela peut être subjectif jusqu'à un certain point. Nous avons été actifs dans le Grand-Nord, alors que pendant des années il n'y avait aucun service d'*instrument landing system*. Nous partions de Frobisher Bay pour aller à Resolute Bay en DC-4, par exemple, et à mi-chemin, avant d'arriver à Resolute Bay la température était changée et il nous fallait revenir. C'était très coûteux pour nous. Nous avons, à l'heure actuelle, le cas

[Translation]

stos South route which you fly return twice a week is profitable for Nordair.

Mr. Lefrançois: It is profitable provided we go as far as Asbestos South. In other words, for as long as the Asbestos Corporation stays there. But let us take Fort Chimo and forget about Asbestos South which is a more recent route. Nordair acquired Mont-Laurier Aviation in Roberval in 1953. Mont-Laurier Aviation had begun to provide the Roberval-Fort Chimo service in 1952. Canson, once a week in the summer, on Tuesday. They used Horseman. I do not know if you are familiar with these airplanes.

Mr. Maltais: Yes.

Mr. Lefrançois: This is the way the route began. It was a truly pioneering service operated with DC-3s. The route was later extended southward to Montreal and northward to Frobisher. We were then able to put a DC-4 on that route. As a result, the fare between Roberval and Fort Chimo was reduced since we were able to put on a bigger plane because of the extension of our services. That is the way we proceeded over the years.

Le président: Je vais vous interrompre un instant. J'ai peut-être mal compris la question mais je voudrais vous rappeler que nous étudions ici la politique proposée concernant le transport aérien intérieur. Vous êtes priés d'éviter les cas précis pour vous en tenir aux documents de travail.

Monsieur Maltais.

Mr. Maltais: Thank you for calling me to order, Mr. Chairman. With a riding like mine, almost the size of a country, it is difficult to be local. I will reformulate my question.

I know that often when we talk about aviation companies, we tend to talk exclusively about companies and we forget to speak about the services provided by Transport Canada. With respect to the costs which are given in your briefs, and the same applied to PWA this morning, do you find that at the present time in Canada Transport Canada provides adequate services to companies in helping them avoid major losses, whether it is cancelling flights or things of this nature? Things that might mean a lot in a company's deficit at a given time.

Mr. Lefrançois: Well, adequate services, that is subjective to a certain point. We have been active in the far north where, for many years, there was no instrument landing system. We left Frobisher Bay to go to Resolute Bay by DC-4, for example, and half way there, before reaching Resolute Bay, the temperature changed and we had to return. This was very costly for us. At the present time, we have the case of Hamilton where we have been going since 1969. Too often,

[Texte]

d'Hamilton où nous nous rendons depuis 1969. Trop souvent, malheureusement, nous sommes obligés, au lieu d'atterrir à Hamilton, de nous diriger vers Moncton parce que la température ne nous permet pas d'atterrir à Hamilton où il n'y a peut-être pas tous les aménagements de pistes et les services nécessaires à l'aviation. Et malgré tout, on continue de desservir cette région. Mais, on aimerait que les conditions s'améliorent. Je comprends qu'avec les années cela va finir par s'améliorer. Mais, pas plus nous que pour n'importe quel autre des transporteurs aériens, nous avons les services, dans les aéroports, que nous devrions avoir pour fonctionner dans des conditions idéales.

M. Maltais: Je pensais, entre autres, à l'extrême nord du Québec où vous faites affaires et où . . .

M. Lefrançois: Il y a l'extrême nord du Québec et il y a l'extrême Nord, encore plus au nord, du Canada.

M. Maltais: Une autre question dans le même ordre d'idées, la compagnie Nordair ou Québecair, parce que soit que Québecair achète Nordair ou que Nordair achète Québecair, est-ce que vous avez prévu, pour la Côte-Nord, un plan d'action? Et est-ce que ce plan d'action susciterait des baisses de coûts au sujet de la tarification s'il y avait unification des deux compagnies?

M. Lefrançois: Je crois qu'il ne serait pas honnête de ma part de vous répondre affirmativement. Comme je ne crois pas qu'il soit fondé et qu'il y ait eu des études voulues de faites de la part de ceux qui disaient: si Nordair et Québecair étaient mises ensemble cela réglerait tous les problèmes de transport sur la Côte-Nord et sur la Côte-Sud et vers la Gaspésie et ailleurs . . . Ce n'est pas simplement en réunissant les deux transporteurs qu'on réussirait à solutionner tous les problèmes de transport.

M. Maltais: Cette question est très fondamentale . . .

M. Lefrançois: Alors, je ne peux pas répondre à cela.

M. Maltais: C'est très fondamental, parce que chez nous, on a seulement l'avion qui se rend à Havre-Saint-Pierre. Alors, ce que je voudrais savoir c'est si vous avez pensé acheter Québecair ou si Québecair pense vous acheter, est-ce que vous auriez une préoccupation pour l'est du Québec ou du Canada, c'est à peu près cela puisque l'on se rend près de Terre-Neuve? Est-ce que vous avez eu le temps d'étudier en détail une hypothèse semblable?

M. Lefrançois: Ce serait sûrement une de nos préoccupations. Mais, comme garantie de succès ou d'amélioration, tout ce que je peux vous offrir c'est le passé de Nordair. Pour le reste, ce serait tout simplement des hypothèses de ma part. Je n'ai pas les renseignements. Personne ne sait dans quelles conditions cette fusion ou cet achat-là se ferait.

Evidemment, il faut d'abord qu'une entreprise soit rentable pour pouvoir fournir les services adéquats au moment voulu; pouvoir acheter des avions au moment voulu et les vendre au moment voulu et ne pas être restreint par des considérations financières . . . Il faut être rentable. Et cela, Nordair l'a toujours été. Nordair s'est toujours tirée d'affaires.

[Traduction]

unfortunately, we are forced, instead of landing in Hamilton, to go on to Moncton because the weather does not allow us to land in Hamilton where there are perhaps not all the landing arrangements and necessary aviation services. In spite of this, we continue to serve this region. But we would like the conditions to improve. I understand that, with time, this is going to improve. But we, just like any other air carrier, do not have all the services in the airports that we should have to operate under ideal conditions.

Mr. Maltais: I thought, among others, that it was the far north of Quebec where you were operating and where . . .

Mr. Lefrançois: There is the far north of Quebec and the far north, still further north in Canada.

Mr. Maltais: Another question along the same lines, did the Nordair or the Quebecair company, since Quebecair bought Nordair or Nordair bought Quebecair, map out a plan of action for the north shore? And will this plan of action bring about a lowering of tariffs if there is unification of these two companies?

Mr. Lefrançois: I do not think it would be honest of me to answer affirmatively. I do not believe there are grounds to say so and that the necessary studies have been done by those who say that if Nordair and Quebecair were put together it would solve all the transportation problems on the North and South Shores, in the Gaspé and elsewhere. It is not just by uniting two carriers that we will solve all the transportation problems.

Mr. Maltais: This question is very basic . . .

Mr. Lefrançois: Well then I cannot answer it.

Mr. Maltais: It is very basic, because in my region the only way to get to Havre-Saint-Pierre is by airplane. So, what I would like to know is if you thought of buying Quebecair or if Quebecair thinks of buying you, would you be concerned with eastern Quebec or eastern Canada, since that is more or less how you get to Newfoundland? Have you had the time to study such a proposition in detail?

Mr. Lefrançois: It would certainly be one of our concerns. But, in terms of guaranteed success or improvement, all that I can offer you is Nordair's past record. Otherwise it would only be guesses on my part. I do not have the information. And no one knows under what conditions this merger or purchase would be carried out.

Obviously, a company must first be profitable to be able to provide adequate services at a given time, in order to be able to buy aircraft at a given time and sell them at a given time and not be limited by financial considerations. It must be profitable. And Nordair always has been. Nordair has always carried on its business.

[Text]

M. Maltais: Je vous posais la question parce que c'est beaucoup plus que l'achat de deux compagnies aériennes chez nous . . .

Le président: Une dernière question, monsieur Maltais.

M. Maltais: Oui, parfait, monsieur le président.

C'est beaucoup plus chez nous, sur la Côte-Nord et même sur la Côte-Sud, que l'achat ou la fusion de deux compagnies aérienne. J'imagine, puisque qu'il y a trois ans que l'on discute de l'achat d'une compagnie l'une par l'autre que vous devez avoir quand même quelque chose qui a été étudié pour la Côte-Nord et la Côte-Sud, parce que c'était quand même la raison d'être de Québecair., est-ce que vous avez prévu un plan de développement?..

M. Lefrançois: C'était la raison d'être, mais c'était le rôle aussi.

• 1655

M. Maltais: C'était le rôle, mais à ce moment-là, la raison d'être était le transport de la Côte-Sud à la Côte-Nord. Mais peut-on savoir si, à ce stade-ci, au niveau d'une fusion éventuelle, vous avez eu le temps de prévoir quels services seraient offerts à l'est du Québec?

M. Lefrançois: En résumé, je suis convaincu que l'acquisition de Québecair par Nordair, avec ses moyens financiers, ses structures, Québecair, apporterait une amélioration considérable, mais je ne suis pas convaincu que le contraire soit vrai.

M. Maltais: Merci.

Le président: Merci monsieur Maltais.

Before calling on Mr. Nowlan, Mr. Lefrançois, for the record would you tell us, very briefly, the types and numbers of aircraft you operate and how many of your routes are subsidized.

Mr. Lefrançois: I will answer the last question first. None of our routes is subsidized; we have never received any subsidy; we have never asked for any subsidy.

As to the number of aircraft we operate, we are operating eleven Boeing 737 aircraft, five of which are cargo-passenger aircraft equipped to land on gravel strips in the far north. We have two DC-8-51s that for economical reasons we no longer operate. We operate two Lockheed Electras on ice reconnaissance contracts for the federal government. We also operate two Fairchild Hiller 227s on the dew-line operation along the 68th parallel in the Arctic, from Alaska to Greenland, for the United States Air Force. These are contracts we have had on an annual basis since 1960. We have a third Fairchild Hiller aircraft that we operate in the south to points such as Chibougamau where we cannot yet go with the Boeing 737 aircraft. Generally, all our scheduled services are operated with 737 aircraft.

[Translation]

Mr. Maltais: I asked you that question because it is much more than the purchase of two airlines in our region . . .

The Chairman: One last question, Mr. Maltais.

Mr. Maltais: Yes, fine, Mr. Chairman.

It means much more to us on the North Shore and even on the South Shore than the purchase or merger of two airlines. I imagine, since there has been discussion of the purchase of one company by the other for over three years, that you might still have something that was studied for the North and South Shores, since it was in fact the reason for Québecair's existence. Have you drawn up a development plan . . .

Mr. Lefrançois: It may be the reason for its existence, but it was its role as well.

Mr. Maltais: It was its role, but at that time the reason for its existence was transportation from South Shore to North Shore. But may we know, at this stage, with respect to a possible merger, if you had the time to plan what services would be offered east of Quebec?

Mr. Lefrançois: Briefly, I am convinced that the acquisition of Québecair by Nordair, with its financial backing and its structures, would bring about considerable improvement, but I am not convinced that the opposite would be true.

Mr. Maltais: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Maltais.

Avant que parle M. Nowlan, monsieur Lefrançois, pouvez-vous nous dire très brièvement le genre et les quantités d'avions que vous avez et combien de vos routes sont subventionnées?

M. Lefrançois: Je répondrai à la dernière question d'abord. Aucune de nos routes n'est subventionnée; nous n'avons jamais reçu de subvention, nous n'avons jamais demandé une subvention.

Quant aux quantités d'avions, nous avons 11 avions Boeing 737, dont cinq sont des avions transport-passagers qui peuvent atterrir sur les pistes de gravier dans l'extrême nord. Nous avons deux DC-8-51 que nous n'utilisons plus à cause de raisons économiques. Nous avons deux Lockheed Electras qui font des vols de reconnaissance de glaces pour le fédéral. Nous avons aussi deux Fairchild Hiller 227 sur la ligne DEW le long du soixante-huitième parallèle, dans l'Arctique, de l'Alaska au Groenland, pour les forces aériennes des États-Unis. Ce sont des contrats qui ont été renouvelés chaque année depuis 1960. Nous avons un troisième avion Fairchild Hiller que nous utilisons dans le sud pour aller à des endroits comme Chibougamau que l'on ne peut pas encore atteindre avec le Boeing 737. Normalement, nos services ordinaires sont des services de 737.

[Texte]

The Chairman: From your first answer, can we assume then that all of your routes at least break even?

Mr. Lefrançois: Depending on how you do your bookkeeping. I would say this: the results of all our routes cover all our direct operating costs. Over and above that, it is a matter of how you distribute your overhead over the various routes. You generally charge a larger share of the overhead to the oldest route, rather than to the newest route, but this is a matter of how you apply the overcharge. They are all breaking even if we refer to the direct operating costs. If we were to cancel any of the routes that we operate, even if we cover only a smaller part of the overhead, this would mean that if we cancel that less profitable route, that share of the overhead would have to be transferred to the other routes, which would make the other routes less profitable than they are now.

The Chairman: Thank you.

Mr. Lefrançois: To summarize, on a direct operating cost basis, they are all breaking even.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lefrançois, I have one comment and two thoughts before I ask you a question that comes from the thought. As I listened to your presentation, and certainly as I read your brief, which I read with all respect, as I think a couple of members have said before, you obviously feel quite aggrieved that the regional air policy of 1966, as defined 15 years ago, really has not been implemented the way you thought it should be, and thus Nordair in your mind, and quite properly—I am not going to get into the judgment—feels discriminated against. Is that a fair way to summarize a lot of what you said here this afternoon?

Mr. Lefrançois: I am afraid not.

Mr. Nowlan: Oh.

Mr. Lefrançois: We do not feel aggrieved, because even on the basis of the treatment we have had, we have been successful all those years.

• 1700

But we say this: Before starting to split our region and give a percentage of it to other carriers, they should start by implementing the policy, of which we have had no benefit over the last 15 years. We are ready to forget the past. We are not—

Mr. Nowlan: You are ready to forget the past?

Mr. Lefrançois: That is right.

Mr. Nowlan: But you certainly want the past to dictate the future.

Mr. Lefrançois: No, to influence it.

[Traduction]

Le président: D'après votre première réponse, sommes-nous corrects en pensant que vous ne perdez pas d'argent sur ces routes?

M. Lefrançois: Cela dépend de la façon dont vous faites vos comptes. Je vais dire ceci: les revenus de toutes nos routes payent les frais de fonctionnement directs. Après cela, c'est une question de distribution de frais généraux sur chaque route. D'habitude, une plus grande partie des frais généraux sont à la charge de la route la plus vieille, plutôt que la route la plus neuve, mais c'est une question d'application. On ne perd pas d'argent si on fait référence aux coûts de fonctionnement directs. Si on décide d'éliminer une route, même si c'est une route à faibles frais généraux, si nous éliminons cette route moins rentable, la portion des frais généraux doit être transférée aux autres routes, donc les autres routes seront moins rentables que maintenant.

Le président: Merci.

M. Lefrançois: En résumé, sur la base des coûts de fonctionnement directs, on ne perd pas d'argent.

Le président: Merci monsieur.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lefrançois, j'ai un commentaire et deux idées à vous donner avant de vous poser une question. En écoutant votre présentation, et en lisant votre mémoire, que j'ai lu avec beaucoup de respect, c'est très évident comme l'ont dit d'autres députés avant moi, que vous vous sentez très affligés par le fait que la politique concernant les transporteurs aériens régionaux de 1966, comme elle était définie il y a 15 ans, n'a pas été mise en vigueur de la façon appropriée selon vous. Donc, à votre avis, Nordair... je ne vais pas entrer dans les détails de jugement... se sent victime de discrimination. Est-ce que c'est une juste façon de résumer ce que vous avez dit cet après-midi?

M. Lefrançois: Non, je ne le pense pas.

M. Nowlan: Oh.

M. Lefrançois: Nous ne nous sentons pas affligés, même après le traitement qu'on a eu, car nous avons eu beaucoup de réussites pendant toutes ces années.

Mais nous disons ceci: avant de commencer à diviser notre région et à en donner des parties à d'autres transporteurs, il faudrait commencer par appliquer la politique qui ne nous a rien donné au cours des 15 dernières années. Nous sommes prêts à oublier le passé. Nous ne sommes pas...

M. Nowlan: Vous êtes prêt à oublier le passé?

M. Lefrançois: C'est exact.

M. Nowlan: Mais vous voulez certainement que le passé dicte l'avenir.

M. Lefrançois: Non, simplement qu'il l'influence.

[Text]

Mr. Nowlan: To influence it.

Mr. Lefrançois: Yes.

Mr. Nowlan: We also know it is clear that, regardless of what policy finally comes out, the CTC, and the Air Transport Committee of the CTC, is still going to remain in place and, in effect, it is still going to define policy. There may be guidelines from a committee or from Parliament, but the CTC is still going to be there and conceivably could be doing some of the same things you feel perhaps it has done in the last 15 years.

Mr. Lefrançois: The CTC will remain well, and we definitely hope it will remain. On the other hand, I do not think it has been making the policy. It has been trying to find a policy, although it sometimes was the reverse.

Mr. Nowlan: Just the two thoughts . . . My friend Mr. Scott, I think, will pursue it a little further. He opened it up and I am not going to belabour it here. But if we are looking at the past to see where we went wrong and who was perhaps over in left field, I must say I have been a member for a good many of those years that you mention and, certainly to my knowledge—and I could find the sources in Hansard—three ministers from two different parties have been very clear as to what the intent of Nordair would be vis-à-vis Air Canada; that it was going to go back to the private sector. You say in your brief and you say here, today, there was an erroneous assumption of that. I frankly think the present minister, Mr. Pepin, said something very recently in the House which really runs quite counter to that. That is just my comment.

The other thought, because you are a very experienced man in the world of business, is the interesting other assumption of yours—in your brief more so than what you have said here today—that you hoped political considerations are not affecting air policy. I suggest to you—and you are the greatest example: Nordair. I think that is one of the greatest political questions, not the greatest but certainly one of the real political questions which has haunted two ministers of transport, very recently.

You have Pacific Western which is a crown corporation of a political government. You have EPA, whose roots started from a political government, and you have Air Ontario, which you take several minutes or pages of your brief to say should not be elevated. The white paper does not get into that. It obviously has roots in government. I really think from a man who is so experienced in the world of business, with respect, and not trying to be too critical . . . I have been a little confused here with some of the background you have mentioned. But I frankly think—and you are not a naive person—that surely you would be prepared to admit that in the real world, when we get into government agencies and pressure from public bodies, the generic term “political considerations serving the

[Translation]

M. Nowlan: L'influencer.

M. Lefrançois: C'est cela.

M. Nowlan: Nous savons aussi qu'il est clair que, peu importe la politique qui sera adoptée, la CCT et le Comité des transports aériens de la CCT vont toujours demeurer en place et, vont toujours continuer à établir la politique. Il y aura peut-être des lignes directrices qui viendront d'un comité ou du Parlement, mais c'est toujours la CCT qui va être là et qui va probablement continuer à faire ce que vous estimez qu'elle fait depuis les 15 dernières années.

M. Lefrançois: La CCT va rester en place, et nous espérons effectivement qu'elle y demeure. Par ailleurs, je ne crois pas que ce soit elle qui ait établi la politique. Elle a essayé d'en trouver une, bien que ce soit souvent le contraire qui s'est produit.

M. Nowlan: Juste deux idées . . . Mon ami, M. Scott, je pense, va poursuivre un peu dans le même sens. Il a abordé la question et je ne vais pas en parler en détail ici. Mais si nous regardons dans le passé pour voir où nous avons fait erreur et pour voir qui se trouvait peut-être dans le champ gauche, je dois dire que j'ai été député pendant de nombreuses années au cours de la période dont vous parlez et, à ma connaissance . . . et je pourrais trouver les sources à l'appui dans le Hansard, trois ministres de deux partis différents ont été très clairs quant au sort de Nordair vis-à-vis d'Air Canada; Nordair qui devait retourner selon eux au secteur privé. Vous dites dans votre mémoire et vous le dites aujourd'hui qu'il y a eu malentendu là-dessus. Je pense franchement que l'actuel ministre, M. Pepin, a déclaré quelque chose tout dernièrement à la Chambre qui est tout à fait contraire à cela. Voilà ce que je voulais d'abord dire.

L'autre idée maintenant. Comme vous êtes un homme qui possède beaucoup d'expérience dans le monde des affaires, vous tenez des propos intéressants, dans votre mémoire plus que dans vos déclarations d'aujourd'hui, où vous dites espérer que les considérations politiques n'influenceront pas sur la politique du transport aérien. N'êtes-vous pas le plus grand exemple de cela: Nordair. Je pense que c'est l'une des plus grandes questions politiques non pas la plus grande mais certainement l'une des plus importantes questions politiques qui ait fait faire des cahemars à deux ministres des Transports tout dernièrement.

Vous avez la Pacific Western qui est une société de la Couronne d'un gouvernement politique. Vous avez l'EPA qui tire ses racines d'un gouvernement politique et vous avez Air Ontario à qui vous consacrez plusieurs minutes ou pages dans votre mémoire pour dire qu'elle ne devrait pas prendre plus d'importance. Le Livre blanc n'aborde pas cette question. Il y a évidemment des rapports avec le gouvernement. Je pense vraiment que de la part d'un homme qui a tant d'expérience dans le monde des affaires et je vous dis respectueusement et sans vouloir être trop critique . . . que je suis un peu étonné de certains des propos que vous avez tenus. Mais je pense franchement, et je sais que vous n'êtes pas naïf, que sûrement vous devez être prêt à admettre que dans le vrai monde, quand on

[*Texte*]

public" is going to be a very real factor. And your present hiatus, as a corporation, is also involved in the political spectrum.

Would you agree with that, or disagree?

Mr. Lefrançois: Am I supposed to agree in block?

Mr. Nowlan: This is what I mean, you are not a naive person.

Mr. Lefrançois: Surely not agree in block.

Mr. Nowlan: You can take it in parts.

Mr. Lefrançois: Well, first of all, for the commitment in connection with the acquisition and the return of Nordair to the private sector, I never said that the ministers have not made statements. We even mentioned specifically that the minister may have expressed some hope and may have made statements, but what we are returning to is a statement in the policy itself, where it is said that the government has committed itself—and I still maintain that the government, as such, has never committed itself.

The second thing. You have been referring to the fact that I stated political consideration shall not affect policy and that you mentioned the proposed—

Mr. Nowlan: Page 4. It is in your brief.

Mr. Lefrançois: The political situation will not affect policy—but I have said that. When I refer to political consideration or political expediency, I did not refer to the policy. What I was referring to is I said if Nordair is ever sold to some new people, transferred to other people, I hope that it will be done to other people who have the means to buy it and that it will be done on a purely economical basis and not for political considerations. I was referring to the acquisition of Nordair, not to the policy.

• 1705

Mr. Nowlan: Okay. Thank you. Then I come down to the white paper. We know that the white paper divides the country in two, starting at Winnipeg and we have heard what you said about the trespass of other regional carriers this past 15 years through what you thought was your territory. Do I understand from your evidence today, and your brief, that your division of the market between regional carriers would be for you to have the routes east of Winnipeg to Montreal, or in other words, turn it around, west of Montreal to Winnipeg. That is what you feel your region should be?

Mr. Lefrançois: Our region was from Montreal to Ontario, including eastern Ontario, except the northwestern part of Ontario, which was part of Transair's region. Now once Transair withdrew, and we were transferred the service between Winnipeg to Toronto, this in our mind was added to our region.

[*Traduction*]

parle d'organismes gouvernementaux et de pressions exercées par des organismes publics, le terme générique «considérations politiques pour servir le public» va être un facteur très important. Et votre situation actuelle en tant que société a également quelque chose à voir avec la politique.

Êtes-vous d'accord ou non avec cela?

M. Lefrançois: Est-ce que je dois dire oui pour tout ce que vous avez dit en bloc?

M. Nowlan: C'est justement ce que je voulais dire, vous n'êtes pas naïf.

M. Lefrançois: Je ne suis sûrement pas d'accord avec tout ce que vous dites.

M. Nowlan: Avec quoi n'êtes-vous pas d'accord?

M. Lefrançois: D'abord, pour ce qui est de l'engagement concernant l'acquisition de Nordair et le retour de cette société au secteur privé, je n'ai jamais dit que les ministres n'avaient pas fait de déclarations. Nous avons même dit précisément que le ministre peut avoir exprimé un certain espoir et qu'il peut avoir fait des déclarations, mais nous nous appuyons sur un énoncé de la politique comme telle qui dit que le gouvernement s'est engagé lui-même, et je soutiens toujours que le gouvernement comme tel ne s'est jamais engagé de cette façon là.

La deuxième chose, vous avez parlé du fait que j'ai déclaré que les considérations politiques ne devraient pas influencer sur la politique aérienne et vous avez mentionné le projet de . . .

M. Nowlan: Page 4. C'est dans votre mémoire.

M. Lefrançois: La situation politique ne doit pas influencer sur la politique aérienne, j'ai dit cela. Mais quand je parle de considérations politiques ou d'efficacité politique, je ne parle pas de la politique aérienne. Ce que je disais c'est que si Nordair est vendu à de nouveaux acquéreurs ou transféré à d'autres personnes, j'espère que Nordair sera cédé à des personnes qui ont les moyens d'en faire l'acquisition et que toute la transaction sera fondée sur des considérations purement économiques et non politiques. Je faisais allusion au rachat de Nordair et non pas à la politique aérienne.

M. Nowlan: Très bien, merci. Venons-en au Livre blanc. Nous savons qu'il divise le pays en deux régions, en commençant par Winnipeg et nous avons entendu ce que vous avez dit à propos des autres transporteurs régionaux qui, depuis 15 ans, empiètent sur ce que vous appelez votre territoire. Dois-je comprendre, d'après votre témoignage aujourd'hui et votre mémoire que vous vous attribueriez les itinéraires situés à l'est de Winnipeg vers Montréal ou disons, à l'ouest de Montréal vers Winnipeg. Serait-ce la région desservie par votre compagnie?

M. Lefrançois: A l'origine nous desservions le territoire commençant à Montréal vers l'Ontario, dont l'est de l'Ontario, mais non pas la partie nord-ouest de l'Ontario qui relevait de Transair. Dès que Transair s'est retiré, on nous a accordé le droit de desservir la région située entre Winnipeg et Toronto, ce qui a agrandi notre champ d'activités.

[Text]

Mr. Nowlan: As far as the white paper is concerned, the division of the territory of one carrier having it west of Winnipeg and three regionals having it east of Winnipeg, is something that you do not agree with, or you do not want to see put in as policy. Is that what your position is?

Mr. Lefrançois: I agree that our region starts at Winnipeg. There is no quarrel with that. That is what we contend. But at present the region for Eastern Provincial is the Maritimes with a service to Montreal, and Toronto has been added. As defined by the 1969 policy, EPA was for the Atlantic provinces; Quebecair was the rest of the province east of Montreal. What I am objecting to is that these regions of both EPA and Quebecair be extended to as far as Winnipeg because, as I said, this is our region. They have already been invading our region.

Mr. Nowlan: I understand the invasion. I understand the irritation with the invasion.

Mr. Lefrançois: The observation, not irritation.

Mr. Nowlan: I understand your observation about the irritation with the invasion, and from your point of view I can understand that very well. But, as part of the white paper, not 1969 but today, the thing that limits EPA from going to Winnipeg, as we heard it today, and we heard it from the DOT yesterday, is that 800-mile limit which regional carriers are objecting to. As I understood what you said, you did not really care what the limit was in flight.

Mr. Lefrançois: I said the regional carriers' area of operation should stop somewhere. We may debate whether it should be 800 miles or 1100 miles. I agree that it should stop somewhere. I would not say it is at 800 miles, but it should stop somewhere.

Mr. Nowlan: But Mr. Lefrançois, if you have the 800-mile limit with the division as proposed in the white paper, then that is going to protect you a little from further invasions of what you thought was your territory, is it not?

Mr. Lefrançois: Not necessarily, because even if there was no restriction to their licence, EPA could today fly from Montreal to points as far as 800 miles from Montreal, which would bring it to Thunder Bay, or possibly past Thunder Bay. Under the same licence they come to Montreal, they go to Toronto from Halifax.

Mr. Nowlan: That is right; it is 799 miles from Halifax to Toronto.

Mr. Lefrançois: That 800 miles, as mentioned in the proposed policy, is not the total mileage of a route; that is the distance between two points served. This is why I say that under that 800-mile limit they could very well come to Mon-

[Translation]

M. Nowlan: Pour ce qui est du Livre blanc, il semble que vous ne soyez pas d'accord avec la répartition du territoire voulant qu'un transporteur desserve la région à l'ouest de Winnipeg tandis que trois transporteurs régionaux couvriraient la région à l'est de cette ville, vous ne seriez pas d'accord pour qu'on n'intègre cette répartition à la politique. Est-ce bien là votre position?

M. Lefrançois: Je reconnais que notre région commence à Winnipeg, cela ne fait aucun doute et c'est bien ce que nous prétendons. Toutefois, actuellement la *Eastern Provincial* dessert les Maritimes et assure un vol à Montréal et aussi à Toronto. La politique définie en 1969 prévoit que les provinces atlantiques dépendent de l'EPA tandis que le reste de la province, à l'est de Montréal relève de Québecair. Ce à quoi je m'oppose c'est que les deux régions couvertes par l'EPA et Québecair soient étendues jusqu'à Winnipeg car j'estime qu'elles relèvent de nous. Les deux compagnies ont déjà empiété sur notre territoire.

M. Nowlan: Je comprends et je comprends aussi que vous en soyez irrité.

M. Lefrançois: Vous comprenez mon observation, mais non pas mon irritation.

M. Nowlan: Je comprends ce que vous nous avez dit à propos de votre irritation, et si je me mets à votre place, je le comprends même très bien. Toutefois, si on se fonde sur le Livre blanc d'aujourd'hui et non pas sur celui de 1969, ce qui empêche l'EPA de desservir Winnipeg d'après les témoignages entendus aujourd'hui et ceux d'hier du ministère des Transports, c'est la limite des 800 milles à laquelle les transporteurs régionaux sont opposés. Si j'ai bien compris votre intervention, la limite appliquée au millage vous importe peu.

M. Lefrançois: J'ai dit qu'il faudrait imposer un maximum, quel qu'il soit, au champ d'activités des transporteurs régionaux. On pourrait discuter du fait de savoir s'il faut l'établir à 800 à 1,100 milles. Je reconnais qu'il faut bien l'arrêter quelque part, peut-être pas à 800 milles, mais quelque part tout de même.

M. Nowlan: Mais, monsieur Lefrançois, si l'on associe la limite des 800 milles à la répartition proposée dans le Livre blanc, alors vous devriez être quelque peu protégé de l'empiètement, à l'avenir, de ce que vous considérez comme votre territoire, n'est-ce pas?

M. Lefrançois: Pas nécessairement car même si l'EPA ne se voyait imposer aucune limite à son permis, elle pourrait organiser des vols partant de Montréal à destination de localités situées à 800 milles, ce qui l'amènerait jusqu'à Thunder Bay, ou même plus loin. Avec ce même permis, la compagnie dessert Montréal, et Toronto à partir d'Halifax.

M. Nowlan: C'est exact, il y a 799 milles de Halifax à Toronto.

M. Lefrançois: La limite des 800 milles proposée dans la politique ne correspond pas au millage total d'un itinéraire mais bien à la distance entre deux points desservis. Voilà pourquoi je prétends que si la limite des 800 milles était

[Texte]

treal and go to points west 800 miles of Montreal, which is very, very deep into our region.

• 1710

Mr. Nowlan: Okay, so you do not like that. You want everything west of Montreal to Winnipeg as a regional carrier, in contrast with what the white paper says, dividing up the total territory with the three regional carriers. That is what you would like to have if you had your way.

Mr. Lefrançois: We made representations to that effect, yes.

The Chairman: One final question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: So you are certainly not proposing the status quo.

Mr. Lefrançois: I would prefer the status quo rather than the right to EPA and Quebecair to invade further our region.

Mr. Nowlan: I did not quite follow that.

Mr. Lefrançois: I would prefer the status quo to a situation whereby EPA and Quebecair would be allowed further to invade our region.

The Chairman: Can you not also invade their region?

Mr. Lefrançois: No.

The Chairman: Why not?

Mr. Lefrançois: I am sorry. Could we . . . ?

The Chairman: Could you not invade their region?

Mr. Lefrançois: What I would say is that, in most cases, if we were to go to the Atlantic provinces, where there are the services of Air Canada and EPA presently, we could hardly put in an additional service even if we wanted to. We have no interest in invading their region.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Skelly, followed by Mr. Mayer.

Mr. Skelly: It is fairly interesting discussing, Mr. Chairman, the future of Nordair. But before we start into that, I just wonder if, on behalf of the committee, when we get evaluations that we are paying an enormous amount of money for, we could get suggested questions; and I would suggest, Mr. Chairman, that at the beginning of each session the Chair put it to the witnesses before us that they answer those questions—if we could. Also, there are some other aspects that might be useful.

The Chairman: No.

Mr. Nowlan: Maybe we should have a steering committee meeting—hopefully starting next week, obviously.

Mr. Skelly: All right. Fair enough. But on the other side of the coin are things like fleet structure and financial position and the five-year plan. It might be useful if they could see that those are circulated.

[Traduction]

appliquée, la compagnie pourrait très bien desservir Montréal ou des localités se trouvant à 800 milles de là et empiéter donc assez loin sur notre territoire.

M. Nowlan: Très bien, vous y êtes opposé. En tant que transporteur régional, vous réclamez toute la région située à l'ouest de Montréal jusqu'à Winnipeg alors que le Livre blanc répartit l'ensemble du territoire entre les 3 transporteurs régionaux. Voilà ce que vous voudriez obtenir si vous le pouviez.

M. Lefrançois: Effectivement, c'est ce que nous avons réclamé.

Le président: Une dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Vous ne proposez certainement pas le statu quo.

M. Lefrançois: Je préférerais le maintien du statu quo plutôt que voir l'EPA et Québecair obtenir le droit d'empiéter davantage sur notre territoire.

M. Nowlan: Je ne vous suis pas très bien.

M. Lefrançois: Je préférerais le statu quo plutôt que voir l'EPA et Québecair envahir encore davantage notre territoire.

Le président: Ne pouvez-vous leur rendre la pareille?

M. Lefrançois: Non.

Le président: Pourquoi pas?

M. Lefrançois: Pardon, pourrions-nous . . . ?

Le président: Pourriez-vous empiéter sur leur territoire?

M. Lefrançois: Dans la plupart des cas, si nous voulions desservir les provinces atlantiques déjà couvertes par Air Canada et EPA, nous pourrions difficilement ajouter un service supplémentaire, même si nous le voulions. Nous n'avons aucun intérêt à empiéter sur leur territoire.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. La parole est à M. Skelly et ensuite à M. Mayer.

M. Skelly: Monsieur le président, il est très intéressant de discuter de l'avenir de Nordair. Mais avant d'aborder ce sujet, je me demandais si, au nom du Comité, nous n'aurions pas pu proposer des questions concernant les évaluations qui nous coûtent très cher. Je propose, monsieur le président, qu'au début de chaque séance, vous invitiez les témoins à répondre à ces questions. Il y a aussi d'autres aspects du problème qui pourraient être utilement traités.

Le président: Non.

M. Nowlan: Nous pourrions aussi organiser une séance du Comité directeur qui commencerait bien sûr du moins l'espérons-nous, la semaine prochaine.

M. Skelly: Très bien, d'accord. Mais par ailleurs, il faudrait aussi traiter de la structure du parc aérien, de la situation financière et du plan quinquennal. Il serait utile qu'ils veillent à ce que les renseignements soient transmis.

[Text]

The Chairman: Just a moment, Mr. Skelly. Mr. Ellis, on a point of order.

Mr. Ellis: I presume that was a point of order. The financial statements of these various companies are all available. My staff has got them out for me and I have had them prior to every meeting. I see no reason why Mr. Skelly's staff cannot do the same thing on those questions.

Mr. Skelly: I am simply asking, Mr. Chairman, if this would be convenient to members of the committee to have circulated.

The Chairman: The only way I know to resolve it is to follow the suggestion of Mr. Nowlan. I am sure that if I, as chairman, start putting a long list of questions at the beginning of each session, I am going to have... I am not going to be chairman. Mr. Skelly, proceed, please.

Mr. Skelly: Okay. Just to follow up for one more second, maybe we could go to a steering committee.

The second thing is, can you explain to me how Nordair does any corporate planning when your future is so, I would say, fuzzy? How do you develop a rational plan of action over the next, say, five years? How do you deal with aircraft acquisitions and route development costs and things like that? Are you just hanging in limbo, or do you have a contingency plan? How do you deal with that?

Mr. Lefrançois: First of all, we are not held in limbo. Making any plans in the present situation is difficult, but we have had, and we still have, some five-year plans, which, even if we were not under the present situation, would keep on changing all the time depending on the conditions. But I would say this: Those who have been hurt the most as a result of the uncertainty are not Nordair as such, most likely it has been our employees who have suffered by not knowing what would happen to the company. As to Nordair, as such, I would say, as I mentioned, that there is no problem in our relations with Air Canada. We are autonomous. We have never asked them for any financial assistance, or anything like this—

Mr. Skelly: Excuse me, Mr. Lefrançois, that was not the question. I just wondered how your organization dealt with the uncertainty in terms of developing a plan for the future.

• 1715

Mr. Lefrançois: That would make it more difficult, but I would say planning is very difficult with most regional carriers in Canada because we do not always know where we are going. Even for aircraft acquisition planning, the jets were acquired from 1966 or 1967, but for a number of years we have not known if, when and where we were going, how we would get financed. We have tried and tried and tried and succeeded, but real planning is very difficult.

[Translation]

Le président: Un instant, monsieur Skelly. M. Ellis a un rappel au Règlement.

M. Ellis: J'imagine qu'il s'agit d'un rappel au Règlement, effectivement. On peut se procurer les états financiers de ces diverses compagnies. Mon personnel se les est procurés et me les a transmis avant chaque réunion. Je ne vois pas pourquoi celui de M. Skelly ne pourrait faire pareil pour les autres problèmes.

M. Skelly: Monsieur le président, je demande simplement si les membres du Comité seraient d'accord pour qu'on les leur distribue.

Le président: La seule manière de résoudre ce problème, c'est d'adopter la suggestion faite par M. Nowlan. Je suis convaincu que si le président commence à poser une longue liste de questions en début de séance, on ne me laissera plus diriger les travaux. Monsieur Skelly, poursuivez, si vous le voulez bien.

M. Skelly: D'accord. Un instant encore, peut-être pourrions-nous saisir le Comité directeur de l'affaire.

Pourriez-vous m'expliquer comment vous planifiez vos opérations à Nordair alors que votre avenir est disons, tellement vague? Comment élaborez-vous un plan d'action rationnel pour les 5 prochaines années? De quelle manière réglez-vous la question des achats d'avion et des coûts d'exploitation d'itinéraire, par exemple? Laissez-vous tout au hasard ou disposez-vous d'un programme d'urgence? Comment procédez-vous, en général?

M. Lefrançois: Tout d'abord, on ne nous laisse pas dans l'ignorance. Il est effectivement difficile d'établir un plan dans les conditions actuelles mais nous avons eu et avons encore aujourd'hui des plans quinquennaux qui, même si la situation n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui, changeraient constamment selon les circonstances. Je vous signale que ce n'est pas Nordair qui a été la plus touchée par l'incertitude régnante mais plutôt nos employés qui ont souffert de ne pas connaître le sort réservé à la compagnie. Pour en revenir à Nordair je vous répète qu'elle n'a pas de problème avec Air Canada. Nous sommes autonomes. Nous ne leur avons jamais réclamé une aide financière ou quoi que ce soit...

M. Skelly: Excusez-moi, monsieur Lefrançois, mais cela n'a rien à voir avec ma question. Je me demandais comment votre compagnie pouvait établir des plans d'avenir, étant donné l'incertitude.

M. Lefrançois: Cela complique les choses mais la plupart des transporteurs régionaux au Canada ont beaucoup de mal à planifier car ils ne savent pas toujours comment les choses vont tourner. Pour vous citer un exemple, on a commencé à acheter des avions à réaction en 1966 ou 1967, mais pendant plusieurs années, nous n'avons pas su si nous obtiendrions les fonds, comment et quand ils nous seraient octroyés et comment la situation évoluerait. Nous avons fait des pieds et des mains avant de pouvoir les obtenir mais il est très difficile de planifier réellement nos activités.

[Texte]

Mr. Skelly: My second question popped out of it, and I may have read the remarks incorrectly, but does the way Toronto International Airport operates and how it is structured become a factor in our consideration of domestic air carrier policy? How does it affect the way regional carriers conduct their business or would like to conduct their business?

Mr. Lefrançois: I am not sure I understand that.

Mr. Skelly: There was an exchange between yourself and Mr. Deniger, I believe, on the questions relating to Toronto International Airport. Does the structure and operation of that airport constrain regional carriers in their operation; for example, interlining and communication between terminals closing until 7 o'clock in the morning, when co-ordinating schedules possibly becomes a problem? In your experience, does anything indicate that the structure and operation of that air terminal is a problem for regional carriers?

Mr. Lefrançois: I think a person more closely associated with operation would be in a better position than I am to answer. Maybe Dominique would have more to say. I would say that there are some problems.

Mr. Prinett: One of our difficulties is the curfew which constrains our scheduled operations. We cannot arrive at the Toronto International Airport before 7.00 in the morning and that has severe penalties on our scheduling. The split between one terminal and the other causes some loss of connecting traffic because the bulk of the connections occurs in terminal No. 2, which is operated by Air Canada exclusively. Those are the main constraints.

Mr. Skelly: Is the inconvenience of connecting schedules and things like that a significant constraint on the operation of your regional carrier or possibly other carriers?

Mr. Prinett: Yes, the fact that we do not regularly connect with the Air Canada flights because of the difference in terminal causes a loss of traffic.

Mr. Skelly: Are there other areas in your jurisdiction where operation of an air terminal, in addition to the power on the marketplace where operation of a transport Canada facility would create advantages for the national carrier, would create difficulties for the regional carrier?

Mr. Lefrançois: Fortunately, the airport where we have the largest problem within our passenger services is the Hamilton Airport where we need substantial improvement. We started operating there in 1969, which was our second attempt, because we did operate there in 1962 for a few months.

Mr. Skelly: So basically it is a problem, not a discriminatory situation?

Mr. Lefrançois: No, it is not a discriminatory—

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

M. Skelly: Ma deuxième question découle de cela et peut-être ai-je mal interprété vos observations mais estimez-vous que l'on tient compte de la manière dont fonctionne l'aéroport international de Toronto et dont il est organisé pour établir la politique applicable au transport aérien intérieur? Comment cela se répercute-t-il sur l'organisation des activités des transporteurs régionaux ou la manière dont ils voudraient les mener?

M. Lefrançois: Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris votre question.

M. Skelly: Sauf erreur de ma part, vous avez abordé avec M. Deniger le sujet de l'aéroport international de Toronto. L'organisation et l'exploitation de l'aéroport limitent-elles les activités des exploitants régionaux, pour ce qui a trait, par exemple, aux accords inter-lignes et aux communications entre les terminus fermés jusqu'à 7 heures du matin alors que faire coïncider les horaires peut constituer un problème? À votre avis, la structure et l'exploitation du terminus de l'aéroport de Toronto posent-elles des problèmes pour les transporteurs aériens régionaux?

M. Lefrançois: Je crois qu'une personne plus étroitement associée aux activités d'exploitation serait mieux en mesure que moi de répondre à votre question; peut-être Dominique. À mon avis, il y a bien quelques problèmes.

M. Prinett: Le couvre-feu impose certaines contraintes à nos vols à horaire fixe et pose des difficultés. Nous ne pouvons atterrir à l'aéroport international de Toronto avant 7 heures du matin et nos horaires s'en ressentent lourdement. La répartition des activités entre les deux aérogares provoque une perte du côté des correspondances car la plupart se font à l'aérogare n° 2 exploitée exclusivement par Air Canada. Voilà pour les principales contraintes.

M. Skelly: Les difficultés que vous rencontrez pour faire coïncider les horaires, etc., causent-elles des problèmes pour votre compagnie ou peut-être les autres?

M. Prinett: Oui, nos vols ne sont pas régulièrement reliés avec ceux d'Air Canada puisque les deux aérogares se trouvent éloignés, ce qui entraîne des pertes du côté trafic aérien.

M. Skelly: Y a-t-il d'autres régions que vous desservez pour lesquelles l'exploitation d'une aérogare ou l'exploitation d'une installation du ministère des Transports serait avantageuse pour les exploitants nationaux mais vous créerait des problèmes, en tant qu'exploitant régional?

M. Lefrançois: Heureusement, l'aéroport qui pose les problèmes les plus graves pour nos services de passagers est celui de Hamilton qu'il faudrait fortement réaménager. Nous avons commencé à organiser des vols dans cette direction en 1969, c'était la deuxième fois car nous l'avions déjà déservie pendant quelques mois en 1962.

M. Skelly: Il s'agit donc de difficultés et vous n'êtes pas en butte de la discrimination?

M. Lefrançois: Non, il ne s'agit pas ici de discrimination...

M. Skelly: Merci, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Who is next? Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skelly, you did very well, timewise I mean.

Mr. Skelly: I am banking my opportunities for tonight.

Mr. Mayer: I have some concerns about the way you seem to view PWA. I come from western Canada and Brandon is not in my constituency, but PWA services a big part of it.

• 1720

You say that PWA is asking to be freely allowed to extend its services east of Winnipeg. That is not my understanding from PWA. They were here this morning, and they did not suggest that they should be allowed to expand east of Winnipeg freely to become a national airline. I do not know where you get that kind of an idea sir.

Mr. Lefrançois: Well, I think that is definitely the intent of PWA, and I think that is obvious. I have read the letter that they have sent to the minister. I do not think that it is the same submission that was used before this committee, but they were arguing that they should be allowed to go further east. And at that time, they were not limiting themselves to as far as Toronto. It has been repeated to me this morning, and my information may be wrong, but I have been told that Mr. Rhys Eyton has argued that they should be able to extend all their services as far as Toronto.

Mr. Mayer: Well, the reason they are into Toronto is simply because Brandon was not being served.

Mr. Lefrançois: And . . .

Mr. Mayer: No, no. I disagree with you. I have been part of that thing for four or five years, and if CP Air or if Air Canada had flown into Brandon, PWA would have never been granted a licence to fly Brandon to Toronto. It is as simple as that.

Mr. Lefrançois: I do not want to be misunderstood, Mr. Mayer.

We have no quarrel with the operation of PWA from Calgary or Brandon to Toronto. We have no quarrel about that.

Mr. Mayer: You have not?

Mr. Lefrançois: No. Not at all.

Mr. Mayer: Okay.

Mr. Lefrançois: The policy as it is, the proposed policy, deals with the possibility of allowing regional carriers, in similar circumstances as those under which PWA established that service to Brandon. The proposed policy provides for that very situation, and allows that. We have no quarrel with that.

Mr. Mayer: It is my understanding, from listening to PWA and from my conversations with them on other occasions, that

[Translation]

Le président: A qui la parole? Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skelly, vous avez bien respecté votre temps de parole.

M. Skelly: Je me réserve pour ce soir.

M. Mayer: J'ai quelques inquiétude à propos de la manière dont vous considérez la PWA. Je suis originaire de l'Ouest du Canada, Brandon n'est pas ma circonscription, mais la PWA dessert une grande partie de celle-ci.

Vous prétendez que la PWA demande d'avoir le champ libre pour étendre ses services à l'est de Winnipeg. Ce n'est pas l'interprétation que j'avais donnée à leur exposé. Les représentants de la compagnie sont venus témoigner ce matin et n'ont pas demandé à ce qu'on leur donne le champ libre pour pouvoir desservir la région à l'est de Winnipeg et devenir une compagnie nationale. J'ignore d'où vous sortez tout cela, monsieur.

M. Lefrançois: Assurément, c'est leur intention et c'est clair. J'ai lu la lettre qu'ils ont envoyée au ministre. Elle ne correspond pas à l'exposé qu'ils ont présenté au comité mais ils y demandaient l'autorisation d'étendre leur champ d'activités vers l'est. Ils ne s'arrêteraient d'ailleurs pas à Toronto. Peut-être m'a-t-on mal renseigné mais on m'a répété ce matin que M. Rhys Eyton avait demandé que la PWA assure des vols jusqu'à Toronto.

M. Mayer: S'ils réclament le droit de desservir Toronto, c'est tout simplement parce que Brandon n'était pas desservi.

M. Lefrançois: Et . . .

M. Mayer: Non non, je ne suis pas d'accord avec vous. Voilà quatre ou cinq ans que je m'occupe de cette question et si CP Air ou Air Canada avait assuré une liaison avec Brandon, la PWA n'aurait jamais obtenu de permis pour l'itinéraire Brandon/Toronto. C'est aussi simple que cela.

M. Lefrançois: Ne vous méprenez pas, monsieur Mayer.

Nous ne nous opposons pas à ce que la PWA assure la liaison avec Toronto, à partir de Calgary ou de Brandon, pas du tout.

M. Mayer: Vous ne vous y opposez pas?

M. Lefrançois: Non, pas du tout.

M. Mayer: Très bien.

M. Lefrançois: Le projet de politique vise à accorder aux transporteurs régionaux la même possibilité et dans les mêmes conditions que celle qui a été donnée à la PWA qui assure des vols jusqu'à Brandon. Voilà ce que la politique prévoit et nous ne la contestons pas.

M. Mayer: J'ai assisté à l'exposé de la PWA et je me suis entretenu avec ses représentants à d'autres occasions et je

[Texte]

they are not interested in flying there. There is some concern that they have over why the region should be divided at Winnipeg. And let me tell you that you service—subject to the constraints that were just referred to—between Montreal and Toronto, which are the two most populous areas in the country. If you just look at the way this country is divided up, the four western provinces have 77 seats in this House, which is about a quarter of the seats in this country. So PWA is eligible to service a quarter of the population of this country.

Now, granted that distance is greater, but that is also another factor in itself, in the terms of the way we look at distance in western Canada. It is a different kind of a concept altogether than looking here. So, I do not think you really have a quarrel with PWA, and it seems to me that your brief here attacks many of the regionals.

For instance, I do not see why you should be concerned about PWA having free access, without competition from Air Canada, between Calgary and Edmonton. Surely your quarrel is with Air Canada. They are the people that could logically compete with PWA for that service. If you have got a quarrel here, it seems to me, as a regional—and I do not have the figures, Mr. Chairman—but I would think I am substantially right in saying that Nordair, as a regional, has access to service more passengers than any other regional in the country, by virtue of the fact that you service Montreal to Toronto.

So, if you cannot compete with that, it seems to me your quarrel is not with any of the regionals, with Quebecair, with PWA, with EPA. It is with Air Canada and it is with CP Air.

Can you let us have your observations on . . .

Mr. Lefrançois: On what point?

Mr. Mayer: Well, it just seems to me that what you are saying is erroneous. Your brief talks about PWA and you pointed out in cross-examination here, in questioning . . .

Mr. Lefrançois: I did not realize I was being cross-examined.

Mr. Mayer: Excuse me, in questioning. But this is a courtroom; this is being recorded, and . . .

Mr. Lefrançois: This is something I have learned, that this is a court. I did not know it was a court.

Mr. Mayer: I did not say it was a court. I said it is being recorded. It is public, and you said that you did not see why PWA should be allowed to run between Calgary and Edmonton, and not have any competition. Your quarrel is with Air Canada, it is not with PWA.

Mr. Lefrançois: Is this your question? Is it your question? Did you want me to answer? Because I never said that I had any quarrel—

[Traduction]

pensais que la compagnie ne s'intéressait pas à desservir cette région. Ils se demandent pourquoi elle devrait être divisée à partir de Winnipeg. Je vous signale que vous assurez la liaison entre Montréal et Toronto, les deux régions les plus densément peuplées du pays, même si vous êtes assujettis à certaines restrictions. Si vous examinez la manière dont le Canada est divisé, vous constatez que les quatre provinces de l'ouest disposent de 77 sièges en Chambre, soit environ le quart de l'ensemble. Donc la PWA peut desservir un quart de la population du pays.

Je vous concède que la distance est plus grande mais c'est autre chose puisqu'il faut tenir compte de la manière dont on évalue les distances dans l'ouest, tout à fait différente de l'est. Je ne pense donc pas que vous ayez des reproches à adresser à la PWA, toutefois il me semble que vous attaquez bon nombre des compagnies régionales dans votre mémoire.

A titre d'exemple, je ne vois pas pourquoi vous reprochez à la PWA de pouvoir assurer librement la liaison entre Calgary et Edmonton, sans être en butte à la concurrence d'Air Canada. C'est cette dernière que vous devriez blâmer puisqu'elle pourrait logiquement faire concurrence à la PWA dans cette région. Je n'ai pas les chiffres sous la main, monsieur le président, mais il me semble ne pas être trop dans l'erreur en prétendant que Nordair peut transporter plus de passagers que tout autre transporteur régional, puisque vous assurez la liaison entre Montréal et Toronto.

Maintenant, si vous ne pouvez faire face à la concurrence, abstenez-vous d'en faire le reproche aux autres transporteurs régionaux, Québecair, PWA et EPA. Adressez-vous plutôt à Air Canada et à CP Air.

Pouvons-nous vous demander votre avis sur . . .

M. Lefrançois: A quel sujet?

M. Mayer: Je crois que vous faites erreur. Vous avez cité le cas de la PWA dans votre exposé et, lors du contre-interrogatoire, vous avez répondu . . .

M. Lefrançois: Je ne m'étais pas rendu compte que vous m'aviez soumis à un contre-interrogatoire.

M. Mayer: Pardonnez-moi, je parlais des questions. Nous sommes ici, en quelque sorte, en salle de tribunal, les témoignages sont enregistrés et . . .

M. Lefrançois: Première nouvelle, nous sommes en tribunal. Je ne le savais pas.

M. Mayer: Je n'ai pas dit qu'il s'agissait d'un tribunal, les témoignages sont cependant enregistrés. Nos audiences sont publiques et vous nous avez dit que vous ne compreniez pas pourquoi il fallait autoriser la PWA à assurer la liaison entre Calgary et Edmonton, sans aucune concurrence de la part des autres compagnies. Vous devriez adresser vos reproches à Air Canada et non pas à la PWA.

M. Lefrançois: Est-ce là votre question? Voulez-vous que j'y réponde? Je n'ai jamais dit que j'avais un oeuf à peler . . .

[Text]

Mr. Mayer: Well, all I am asking you is if your quarrel over the market is with Air Canada and not with the regionals, because that is what I get out of your submission here, sir. Am I mistaken in that?

• 1725

Mr. Lefrançois: What I understand of your remarks is that I have some quarrel about PWA flying without competition between Calgary and Edmonton. I have no quarrel with them. What I said is this: When I was being told that I wanted to have the best of everything, and that we had access to the marvellous traffic between Montreal and Toronto, I said that we are providing service between these two cities. We have four carriers. Our share of the market is relatively small. Then I said that compared with this you have PWA And at this point I was usually accused of not allowing PWA to have its share of that market. In answer to this, I said that our share of the market is not that big. On the other hand, PWA all by itself has the third largest traffic in Canada. I have no quarrel with that. When I am accused of trying to get the best of everything, I say PWA already has it much better than we have.

I do not want to be accused of trying to deprive the other carriers, including PWA, of that very nice market when PWA already has it much better than we have. They may have five lines between Calgary and Edmonton. So much the better for us. But I do not think they are entitled to complain as they do in their letter. They give lists of city pairs, showing that in the east there is all kinds of traffic, but poor PWA in the west. I say their passenger traffic miles by themselves are larger than all three other regional carriers in Canada. They serve the third largest traffic route in Canada. I do not think they have anything to complain about.

Mr. Mayer: I guess we are both either saying the same thing, or we misunderstand each other. From listening to your comments this afternoon and looking at your brief, my point is that you suggest PWA was asking to be allowed free access to anything east of Winnipeg. That is not my understanding. You were complaining about PWA having a nice market between Calgary and Edmonton. If that is the case, then your quarrel is with Air Canada. From PWA's point of view you have access to fly between the two most popular centres in this country.

If you cannot have a bigger share of the market, then either you cannot compete or you are facing some unfair competition with Air Canada. That brings me to another question, Mr. Chairman. We had the Economic Council of Canada—

The Chairman: It will probably be your last question, Mr. Mayer.

Mr. Mayer: —here on Tuesday, and they talked about They are for deregulation, more competition, the swinging door policy—or competition, or the ratchet effect—so that

[Translation]

M. Mayer: Permettez-moi de vous demander si, pour ce qui a trait aux débouchés, vos reproches s'adressent à Air Canada et non pas aux transporteurs régionaux, car c'est ainsi que j'interprète votre exposé, monsieur. Me trompai-je?

M. Lefrançois: Si j'ai bien compris, vous prétendez que je m'oppose au fait que la PWA assure, sans concurrence de la part des autres compagnies, la liaison entre Calgary et Edmonton. Or, je ne m'y oppose pas. J'ai dit tout simplement, lorsqu'on m'a reproché de réclamer la meilleure part du gâteau, alors que ma compagnie avait l'énorme chance d'assurer la liaison aérienne entre Montréal et Toronto, que c'était bien le cas mais que nous étions à quatre pour le faire. Notre part du marché est relativement mince. Si on compare notre position à celle de la PWA . . . Et c'est là que généralement on m'a accusé de vouloir enlever à la PWA la part du marché qui lui revenait. J'ai répondu que nos débouchés n'étaient pas tellement importants. Or, la PWA arrive en troisième position, pour ce qui est du trafic aérien au Canada. Cela ne me dérange pas. Quand on m'a accusé de vouloir m'approprier la plus grosse partie du marché, j'ai répondu que la PWA était bien plus privilégiée que nous l'étions.

Je ne tiens pas à ce que l'on m'accuse de vouloir priver les autres transporteurs, dont la PWA, de ce marché très intéressant, même si, comme je vous l'ai dit, ils sont bien mieux placés que nous. Ils ont peut-être déjà cinq liaisons entre Calgary et Edmonton. Tant mieux pour nous. Je ne pense toutefois pas qu'ils aient des motifs de se plaindre, comme ils le font dans leur lettre. Ils ont fourni les listes de paires de villes indiquant qu'il y avait toute une série de trafic à l'est mais que la PWA était lésée dans l'ouest. J'ai dit qu'ils avaient, à leur compte, un nombre de milles-passagers bien plus important que les trois autres transporteurs régionaux réunis. Ils desservent le troisième itinéraire aérien en importance au Canada et à mon avis n'ont aucune raison de se plaindre.

M. Mayer: Je suppose que nous disons tous deux la même chose ou qu'il y a malentendu. J'ai entendu votre exposé cet après-midi et examiné votre mémoire et j'en ai déduit que vous reprochiez à la PWA d'avoir le champ libre pour tous les vols à l'est de Winnipeg. Or, ce n'est pas ce que j'avais compris. Vous vous plaigniez du fait que la PWA ait accès à un marché intéressant entre Calgary et Edmonton. Si c'est bien le cas, alors adressez-vous à Air Canada. D'après la PWA vous desservez les deux villes les plus peuplées du pays.

Si vous ne pouvez vous tailler une plus grosse part du marché, c'est que vous n'êtes pas à même de faire face à la concurrence ou qu'il y a concurrence illégale d'Air Canada. Ce qui m'amène à une autre question, monsieur le président. Les représentants du Conseil économique du Canada . . .

Le président: Monsieur Mayer, c'est sans doute votre dernière question.

M. Mayer: . . . sont venus témoigner mardi et ont prôné la déréglementation, l'accroissement de la concurrence et l'instauration d'une politique permettant aux petites compagnies

[Texte]

everybody can compete from underneath, but if you are above you cannot compete with the people below you. Could we have your observations? You are familiar with what they said in their report, I assume. Or should I outline . . . ?

Mr. Lefrançois: With Air Canada's . . . ?

Mr. Mayer: No, no. What the Economic Council of Canada said. They are for deregulation, and one of the ways they hope to accomplish it was to allow the locals to compete with the regionals, and allow the regionals to compete with the trunk carriers, but not allow the trunk carriers to compete with anybody below them, and not allow the regionals to compete with anybody below them. In effect, they wish to bring about more competition, and therefore a better service and better fares for the public. I would be interested in your comments on that.

Mr. Lefrançois: We are perfectly willing to let the third level carrier compete with us to the same extent that we would want to compete with the mainline carriers. There is a role in Canada for three groups of carriers, and they should be given the largest freedom possible once they are licensed to do it.

Mr. Mayer: Okay. Could I ask you then specifically how would you see Air Ontario fitting into the scheme you just outlined?

Mr. Lefrançois: We have not competed, but I welcome the operation of Air Ontario, as long as they remain within their role as a third level carrier.

• 1730

I would say this, that there are two local carriers that we deal with—one in the south and one in the north. One is in Frobisher, which is Bradley Air Services, and it operates a service which was transferred to them; it was transferred under different terms before but eventually to them. We are now connecting with or co-operating with them, and we are supporting each other in Frobisher and Baffin Island, and even as far as Greenland.

In the south the third level carrier we are co-operating with is Norontair. We are adjusting our schedules; we have interline agreements, interline rates; we have enjoyed a lot of co-operation on the part of Norontair and we co-operate with them. In the case of Air Ontario we are not in the position of having some interline agreements with them. We are not meeting them really. But as long as they remain as a third level carrier we will be willing to co-operate with them under any circumstances.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayer. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. M. Lefrançois, you said earlier in response to a question from I cannot remember exactly which one of my colleagues there, that competition on the Montreal-Toronto route drove the prices down. You initiated that, followed by CP and Air Canada, if I understood well. It would be interesting to know if this forced you to raise

[Traduction]

de faire concurrence à d'autres plus importantes, mais pas l'inverse. J'imagine que vous êtes au courant de la teneur du rapport du conseil. Devrais-je vous en décrire les points saillants . . .

M. Lefrançois: S'agit-il d'Air Canada . . . ?

M. Mayer: Non, non. De l'intervention du Conseil économique du Canada qui s'est déclaré en faveur de la déréglementation, et ce de la manière suivante: il s'agirait de permettre aux transporteurs locaux de faire concurrence aux transporteurs régionaux et ceux-ci aux grandes compagnies mais d'interdire à celles-ci de faire concurrence aux autres ou aux compagnies régionales de faire concurrence aux compagnies locales. Ils espèrent ainsi accroître la concurrence et assurer des services et des tarifs plus intéressants pour les passagers. J'aimerais connaître votre opinion là-dessus.

M. Lefrançois: Nous sommes tout à fait disposés à permettre aux transporteurs appartenant à la troisième catégorie de nous faire concurrence tout comme nous désirerions faire concurrence aux grandes compagnies. Les trois catégories de transporteurs ont un rôle à jouer au Canada et dès qu'on leur a octroyé un permis d'exploitation, il faudrait leur donner le plus de latitude possible.

M. Mayer: Très bien. Pourrais-je vous demander alors quel rôle vous envisageriez pour Air Ontario?

M. Lefrançois: Nous ne nous sommes pas fait concurrence mais pour autant qu'ils demeurent dans leur catégorie, la troisième, je suis tout prêt à les accueillir.

Nous traitons avec deux transporteurs locaux, l'un situé au sud, l'autre au nord. *Bradley Air Services* est installé à Frobisher et exploite un service qui lui a été cédé, à des conditions différentes que celles en vigueur actuellement. Nous assurons des vols de liaisons ou collaborons avec cette compagnie et nous nous appuyons l'un et l'autre à Frobisher et à la Terre de Baffin et même jusqu'au Groenland.

Au sud, c'est avec la *Norontair*, compagnie de troisième catégorie que nous collaborons. Nous avons adapté nos horaires, conclu des accords interlignes et tarifaires et ils se sont montrés très coopératifs. Nous ne sommes pas en mesure, par contre, de conclure des accords interlignes avec Air Ontario. Nous n'avons pas beaucoup de contacts avec eux mais pour autant qu'ils restent des transporteurs de troisième catégorie, nous sommes prêts à collaborer en toute circonstance.

Le président: Merci, monsieur Mayer. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. Monsieur Lefrançois, en réponse à la question de l'un de mes collègues, je ne me souviens pas exactement de qui, vous avez dit que la concurrence sur l'itinéraire Montréal—Toronto faisait baisser les prix. C'est vous qui en avez pris l'initiative, suivi ensuite par CP et Air Canada, si ma mémoire est bonne. J'aimerais

[Text]

fares on other routes to levels higher than they would have been otherwise. What happened when you did that? What happened to your revenue when you reduced your fare, I think you said by \$40, from Montreal to Toronto?

Mr. Lefrançois: Originally by 40 per cent and then, after a while, the price differential was \$40. People came on our aircraft. We had a good load factor.

Mr. Corbin: Okay, what happened on your other routes? Did you increase fares?

Mr. Lefrançois: On what?

Mr. Corbin: On the other routes you serve. Did your fares remain at their previous levels on your other routes?

Mr. Lefrançois: We eventually did the same thing in the case of Montreal-Hamilton. That is another route: Montreal-Hamilton.

Mr. Corbin: What about the other ones? What I am after is, did you increase fares on any other route as a consequence of the reduction of the fares on those two routes?

Mr. Lefrançois: No. I am sorry, I did not understand. No. The reduction on these routes, on the Montreal-Toronto run and, eventually, Montreal-Hamilton, was not marked by any increase elsewhere. What happened was that before we did that, we had practically no passengers travelling with us between Montreal and Toronto; then after we did that, we had up to 75 per cent load factors; so our revenue, even with the \$40 less or 40 per cent less, was substantially higher than when we were collecting full rates on practically no passengers.

Mr. Corbin: Okay, that is a point well taken; very well explained. Would you be opposed to all regionals in Canada having access to the national capital as a matter of principle?

Mr. Lefrançois: Access to the national capital?

Mr. Corbin: To Ottawa, as the national capital of this country, if the market can bear it?

Mr. Lefrançois: I would say an emphatic yes. That is one thing. But on the basis of principle, yes, because then if you do that, I think we should have the reverse. If every carrier is allowed to come here, which is in the middle of our own region and it has always been there in the middle, the centre of our region, the same as drawn, then we should have the right to go from Ottawa to anywhere else in Canada.

Mr. Corbin: But Ottawa is more than that.

Mr. Lefrançois: Now you see you have the multiplication of national carriers if you are doing this, and I do not think there is room in Canada for more than two national carriers.

Mr. Corbin: Yes, but I am addressing myself to the symbolism of the whole exercise. Ottawa is more than your thing in your territory; it is the capital of all Canadians. And it seems to me that it would make eminent sense if every one of your league could be piped into this place. It would not hurt, you know.

[Translation]

savoir si vous avez été obligé d'augmenter, beaucoup plus que cela n'aurait dû être le cas, vos tarifs sur les autres routes. Qu'est-il arrivé à vos recettes quand vous avez dû abaisser de \$40, si je me souviens bien, le prix du vol Montréal—Toronto?

M. Lefrançois: Au début, nous avons dû le réduire de 40 p. 100, ensuite la différence s'est établie à \$40. Les passagers ont quand même embarqué dans nos avions et les coefficients de remplissage étaient satisfaisants.

M. Corbin: Très bien, que s'est-il passé sur les autres itinéraires, avez-vous augmenté vos tarifs?

M. Lefrançois: Sur quel itinéraire?

M. Corbin: Les autres. Avez-vous augmenté les tarifs sur les autres itinéraires?

M. Lefrançois: Nous avons fait pareil pour Montréal—Hamilton, mais c'est un autre trajet.

M. Corbin: Et les autres? J'aimerais savoir si vous avez dû remonter vos tarifs sur les autres trajets à la suite de la diminution effectuée sur les deux premiers?

M. Lefrançois: Non, excusez-moi, je n'avais pas compris. La baisse de tarif pratiquée d'abord sur la liaison Montréal-Toronto et ensuite Montréal-Hamilton n'a pas entraîné d'augmentation ailleurs. Nous n'avions pratiquement aucun passager sur les vols Montréal-Toronto. Par la suite, le coefficient de remplissage a atteint 75 p. 100. Nous avons donc encaissé des revenus plus élevés—même en faisant baisser les prix de \$40 ou de 40 p. 100—plus élevés que lorsque nous faisons payer le plein prix mais où on n'avait pratiquement pas de passagers.

M. Corbin: D'accord, voilà une bonne explication. En principe, seriez-vous opposé à ce que tous les transporteurs régionaux du Canada aient accès à la Capitale nationale?

M. Lefrançois: Accès à la Capitale nationale?

M. Corbin: Oui, à Ottawa, la Capitale nationale, si le marché le permettait?

M. Lefrançois: Je vous réponds catégoriquement oui. Car, en principe, si on l'autorise, il faudrait ainsi permettre le contraire. Si l'on permettait à tous les transporteurs de desservir Ottawa, situé en plein milieu de notre région, comme cela a toujours été le cas alors il faudrait nous permettre à nous aussi de desservir toutes les autres régions du Canada, à partir d'Ottawa.

M. Corbin: Mais Ottawa ne se limite pas à cela.

M. Lefrançois: Si l'on instaurait un tel système, le nombre de transporteurs nationaux se multiplierait et je ne pense pas que le marché canadien puisse en supporter plus que deux.

M. Corbin: Oui, mais c'est l'aspect théorique de la question qui m'intéresse. Ottawa, ce n'est pas simplement votre chasse gardée, c'est aussi la capitale de tous les Canadiens. Il me semble tout à fait raisonnable que tous les transporteurs puissent desservir la capitale. Ce ne serait pas une mauvaise chose, vous savez.

[Texte]

• 1735

Mr. Lefrançois: No matter what is the reason, if every other regional carrier were allowed to come through to Ottawa, we think we should be allowed to go anywhere else in Canada.

Mr. Corbin: Okay. Well, that is your response. I had questions about Norontair and Air Ontario but I think you have answered those two situations.

En ce qui concerne les transporteurs locaux, monsieur Lefrançois, vous dites que les locaux pourraient, exceptionnellement, être autorisés à exploiter des réactés si ceux-ci sont limités au groupe E. A ma connaissance, il n'y a pas de réactés du groupe E en service commercial à l'heure actuelle. Donc, ce que vous faites, je présume, vous pourrez me le confirmer si vous le voulez, c'est de protéger votre position pour l'avenir.

M. Lefrançois: Il n'y en a pas en service à l'heure actuelle ici au pays.

M. Corbin: Je crois comprendre que *Challenger* voulait développer...

M. Lefrançois: Le *Challenger* n'est pas un avion commercial.

M. Corbin: Non, mais ils avaient...

M. Lefrançois: Non. Je ne suis pas certain si le F-28, par exemple, n'est pas un avion du groupe E. Je crois que le HS-146, l'avion de *Hawker Siddeley* est sur le point d'entrer en service...

M. Corbin: Ce sont des réactés?

M. Lefrançois: Un réacté du groupe. Les deux sont des réactés. Je ne suis pas certain que le F-28 fasse partie du groupe E et certainement que le le HS-146 en fait partie.

M. Corbin: Alors, vous pourrez peut-être me le confirmer d'une façon plus directe mais si j'ai bien saisi la portée de plusieurs de vos réponses cet après-midi, c'est que vous êtes certainement contre toute déréglementation.

M. Lefrançois: Non, monsieur, je suis en faveur. Je dis qu'elle doit persister à cause du contexte canadien. On doit maintenir un contrôle, une réglementation quant à l'octroi de permis de diverses natures à des transporteurs aériens. Après l'octroi de ces permis, ils devront avoir toute la liberté voulue de concurrencer, ils ne devraient pas être réglementés aussi longtemps qu'ils exportent leurs services à l'intérieur des termes de leur permis. Ceci s'appliquerait aux taux, à l'établissement des horaires ainsi qu'aux escales. Entière liberté, réglementations pour opération à l'intérieur des permis tels qu'accordés.

M. Corbin: Vous avez réitéré et ce, à regret, que la politique de 1966 et le raffinement de la politique en 1969, n'ont jamais été complètement mis en oeuvre. D'après vous quelles seront les mesures nécessaires à prendre pour qu'une nouvelle politique puisse effectivement être mise en oeuvre étant donné l'objectif? Ce à quoi je veux en arriver, c'est que la politique proposée, telle qu'énoncée, telle que nous l'avons aujourd'hui, pensez-vous réellement qu'on va en faire l'application cette

[Traduction]

M. Lefrançois: Quelles que soient les raisons, si on permettait à tous les transporteurs régionaux de faire escale à Ottawa, nous estimons qu'il faudrait aussi leur permettre de desservir n'importe quelle autre localité canadienne.

M. Corbin: C'est donc votre réponse. J'aurais des questions concernant Norontair et Air Ontario mais je crois que vous avez déjà expliqué votre position à ce sujet.

You say that in exceptional circumstances, local carriers could be authorized to operate group E jets. As far as I know, there are not any group E jets in commercial service at the present time. I gather, and you may confirm this if you want, that you are protecting your position for the future.

Mr. Lefrançois: There are not any in service at the present time in Canada.

Mr. Corbin: I believe that the Challenger wanted to develop...

Mr. Lefrançois: The Challenger is not a commercial plane.

Mr. Corbin: But they did...

Mr. Lefrançois: I am not sure whether the F-28 belongs to group E. I believe that the HS-146, a Hawker Siddeley aircraft will soon be put into service...

Mr. Corbin: Are these jets?

Mr. Lefrançois: Both of them are jets, but I am not sure whether the F-28 is in group E, although this is certainly the case for the HS-146.

Mr. Corbin: Perhaps you could send me the answer. I gather from your testimony this afternoon that you are against any deregulation.

Mr. Lefrançois: No, sir, I am in favour of it. It is necessary because of the Canadian context. There must be control or regulation over the issuing of licences to air carriers. Once these licences have been granted, the carriers should be free to compete within the terms of their licence. There would be competition over rates, timetables and stops. The regulation would take the form of the conditions set forth in the licence.

Mr. Corbin: You expressed regret about the failure to implement the 1966 policy and the improved version brought out in 1969. What steps do you think will be necessary to ensure that a new policy will effectively be applied? Do you think that the proposed policy as it now exists will actually be put into effect if it is adopted? Judging from your past experience, do you have faith in the future based on this policy document?

[Text]

fois-ci si elle est adoptée? Fort de l'expérience du passé, avez-vous foi en l'avenir, à partir du document que nous avons entre les mains?

M. Lefrançois: J'ai foi en ce document en autant qu'on peut avoir foi en une déclaration de politiques. Bien qu'une politique soit formulée, elle n'est pas accompagnée par une loi conforme à la politique. Aussi longtemps que cela demeure sur une base de principe et dans le cas des transports aériens, encore une fois la Commission canadienne des transports ne fait pas la politique, mais on s'attend, on prévoit, on leur demande d'appliquer la politique aussi longtemps que le Comité des transports aériens appliquera la politique, elle sera appliquée. Et, après l'avoir appliquée, que le ministre du moment ne décide pas de renverser la décision de la Commission...

• 1740

M. Corbin: Le conseil des ministres.

M. Lefrançois: ... rendue conformément à la politique.

M. Corbin: Ce que vous me dites...

M. Lefrançois: Maintenant, je pense que j'ai fait tout le tour de la question.

M. Corbin: Ce que vous dites, c'est que vous êtes un homme de peu de foi.

M. Lefrançois: De foi mesurée!

M. Corbin: Merci, monsieur Lefrançois.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

Now I need the direction of the committee. I have three members who have indicated they would like questions on the second round. It has been indicated to me by members of the Subcommittee on Procedure and Agenda that we should have a short get-together with our staff immediately following this meeting. I would like the feeling of the—

Mr. Ellis: Who are the three?

The Chairman: The three are Scott, Ellis and Skelly.

Mr. Ellis: I will stand down for Mr. Scott.

The Chairman: I would like the direction of the committee.

Mr. Skelly: There are just two short things that I would like to see on the record, if we could. That is all; it would take just seconds.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I will be very brief, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Let us go. Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Okay. Thank you, Mr. Chairman. I am bearing in mind your repeated admonitions not to introduce local airport situations, but I beg your indulgence if I mention the Hamilton airport situation because it deals directly with this strange father-and-adopted-son relationship between Air Canada and Nordair and it also deals with the reduction of scheduled flights on the Montreal-Ottawa-Hamilton-Windsor-Pittsburgh corridor.

[Translation]

Mr. Lefrançois: I have faith in this document in as much as one may place faith in a statement of policy. Although the policy has been formulated, there is no legislation accompanying it. For the timebeing, it is theoretical and we must not forget that the Canadian Transport Commission does not set policy, but it and the Air Transport Committee are asked to apply policy. Even when applied, the minister may decide to over turn the commission's decision...

Mr. Corbin: The Cabinet.

Mr. Lefrançois: ... taken in accordance with the policy.

Mr. Corbin: You are telling me...

Mr. Lefrançois: I think I have summed it up.

Mr. Corbin: You are telling me that you are a man of little faith.

Mr. Lefrançois: Of measured faith.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Lefrançois.

The Chairman: Thank you, Mr. Lefrançois.

Je voudrais que les membres du Comité me donnent leur avis. Trois personnes veulent poser des questions lors d'un deuxième tour. Les membres du sous-comité de la procédure et de l'ordre du jour m'informent qu'il faudrait une courte réunion avec le personnel tout de suite après cette séance. Que suggérez-vous...

M. Ellis: Qui sont les trois personnes?

Le président: MM. Scott, Ellis et Skelly.

M. Ellis: Je cède mon tour à M. Scott.

Le président: Que pensent les membres du Comité?

M. Skelly: J'ai seulement deux questions que je tiens à soulever, cela ne prendre que quelques secondes.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je serai très bref, monsieur le président.

Le président: Très bien. Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Merci, monsieur le président. Vous nous avez rappelé d'éviter la question des aéroports locaux mais je demande votre indulgence si j'évoque la situation de l'aéroport de Hamilton car elle concerne directement cet étrange rapport père-fils adoptif qui existe entre Air Canada et Nordair et porte également sur la réduction des vols réguliers entre Montréal-Ottawa-Hamilton-Windsor-Pittsburgh.

[Texte]

You will be aware, Mr. Lefrançois, that there have been many complaints about the curtailment, the cutting back, of Nordair's service into these various communities, and I am certainly aware of them in the Hamilton area. We have assurances from Mr. Lizotte and other officials of Nordair that when the Hamilton airport situation is upgraded, is expanded, Nordair will restore a more convenient or frequent service into and out of Mount Hope; but, by the same token, we have also had assurances from Air Canada that as soon as Hamilton airport reaches its level of operating efficiency which is suitable to Air Canada, Air Canada will initiate or inaugurate the service into and out of Hamilton.

Question: Can you both do it? Will one centre like Hamilton, other centres throughout southern Ontario, or indeed in that corridor, be served by both Nordair and Air Canada? Or is it going to be one or the other, and if so, in your estimation, which one will it be?

Mr. Lefrançois: I have not discussed with Mr. Lizotte on that or with other people in Nordair on that particular point; but, as I mentioned to you, we operated in 1962, so our log for Hamilton is not a recent one. We have always found that it was unjustified to have both Toronto on one side and Hamilton on the other side served by the same airport, a congested airport. Therefore, there should be a service in Hamilton.

Over the years, we have considered that Hamilton could develop or should develop as a main point on a second east-west corridor, with services starting in the east and going toward the west. That would be a way to divert from Malton traffic that does not need to go to Malton, and Hamilton could develop into a very important airport.

With this in mind, I think even if we did not belong to Air Canada presently, it would be a good thing to have a carrier such as Air Canada, which enjoys a considerable awareness in Canada. Everybody thinks about Air Canada; that is the one they want to fly. To have it fly to Hamilton would bring traffic there and we would benefit from that.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Okay, and—

Mr. Lefrançois: We ourselves could develop additional traffic via Hamilton, but it requires a considerable improvement in the Hamilton airport.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Agreed. You are suggesting then, sir, that, as long as you remain in this sort of hunky-dory marriage between Air Canada and Nordair, the two of you could operate out of a centre like Hamilton, which is not as major a centre, as you well know, as Toronto.

• 1745

Mr. Lefrançois: Hamilton should take advantage of the traffic from a number of localities around, even Burlington, and all the Niagara Peninsula. For the Niagara Peninsula, Hamilton is more convenient than Malton.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Just one final question, Mr. Chairman. We are getting the feeling that Nordair's

[Traduction]

Vous savez, monsieur Lefrançois, que la réduction de services offerts par Nordair dans ces différentes villes a été fort critiquée, notamment dans la région de Hamilton. M. Lizotte et d'autres représentants de Nordair nous ont assuré qu'après l'amélioration et l'expansion de l'aéroport de Hamilton, Nordair compte restaurer un service plus fréquent et plus accessible à partir et vers Mount Hope; nous avons aussi obtenu des assurances d'Air Canada que dès que l'aéroport de Hamilton atteindra un niveau acceptable, Air Canada inaugurerait un service à Hamilton.

Est-il possible que les deux transporteurs offrent ce service? Est-ce que ce sera seulement Hamilton ou d'autres centres du sud de l'Ontario dans ce corridor qui pourront avoir un service de Nordair et d'Air Canada en même temps? Ou bien faudrait-il choisir entre les deux transporteurs et, selon vous, lequel sera choisi?

M. Lefrançois: Je n'ai pas discuté de cette question avec M. Lizotte ou d'autres mais comme je vous l'ai dit, notre service à Hamilton remonte à 1962 et n'est donc pas récent. Il ne nous a jamais paru justifiable que Toronto et Hamilton soient tous les deux desservis par le même aéroport congestionné. Il faudrait donc un service à Hamilton.

Nous pensons que Hamilton pourrait devenir le point principal d'un deuxième couloir est-ouest avec services à partir de l'est vers l'ouest. Cela permettrait de détourner de Malton les avions qui ne doivent pas y atterrir et Hamilton pourrait donc devenir un aéroport très important.

Compte tenu de cela, même si Nordair n'appartenait pas à Air Canada, je crois que ce serait une bonne chose d'avoir un transporteur comme Air Canada, une compagnie si connue au Canada, à Hamilton, elle ne pourrait qu'y augmenter le volume de trafic, chose qui serait profitable pour nous.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Très bien et . . .

M. Lefrançois: Nous pourrions nous-mêmes accroître le volume de trafic à Hamilton mais cela exige une amélioration considérable de l'aéroport de cette ville.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je suis d'accord avec vous. Voulez-vous dire, monsieur, qu'aussi longtemps que durera la lune de miel entre Air Canada et Nordair, vous pourriez tous les deux desservir un centre comme Hamilton lequel n'est pas un centre aussi important, comme vous le savez, que Toronto.

M. Lefrançois: Hamilton devrait tirer partie de la clientèle de plusieurs localités environnantes, même Burlington et toute la Péninsule du Niagara. Pour les habitants de la Péninsule du Niagara, Hamilton est beaucoup plus commode que Malton.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Une dernière question, monsieur le président. Nous avons l'impression que le fait que

[Text]

retrenching of service from the Hamilton area is almost paving the way, as you pull out of Hamilton, as you increase your service. Certainly your brief indicates that you want to have increased service out of Toronto. Does this mean, are you suggesting, that Nordair may, in fact, end up pulling out of Hamilton if Air Canada agrees to service the Hamilton area in the way you suggest?

Let me come at it the other way: Could Nordair end up pulling out of Hamilton altogether, concentrating your operations in Toronto, and leaving Mount Hope to Air Canada?

Mr. Lefrançois: As I say, I have not discussed that; I can only give you my own personal views. I was not involved in that decision of reducing the number of flights to or via Hamilton. The main problem we have in Hamilton, you see, is one we have had over the years right from the beginning and still have: We have to change the travelling habits of people. People right from Hamilton have been used to going to Malton to take a flight, where there is a frequency of Air Canada and other carriers—big service, congested but tremendous service. We succeed in bringing them our way. Then arrives the spring or the fall; you have fog. People from Hamilton go to the airport in Hamilton with their cars, leave their cars there, and when they go back, they cannot land at Hamilton. We have to land at Malton, and these people, who do not have their cars at Malton, have to go back to the airport.

Although having succeeded in bringing people to the Hamilton airport against the trend, if we do that thing two or three times to a passenger, we will lose him for quite a while. This is what we have been exposed to over the years.

This affected our traffic, obviously. The other reason is that one of our flights was originating in Windsor north; with the economic situation in the Windsor area in the automotive industry, our traffic went right down. That was another substantial contributing factor.

So for the future, in my own personal view—and I am pretty sure that Mr. Pepin may be in a position to say more about this—we hope that the Hamilton airport will be improved very fast, so that we will be able to expand our service.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): We hope, sir, not to lose Nordair as a prime first-class regional air carrier out of Hamilton. I can say that on behalf of all the other members of Parliament in the area and certainly many hundreds of thousands of people in the area.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: In terms of just kind of a general tone in the brief there, I would like to ask some questions.

On your proposal that Air Canada abandon a number of routes internally, just three quick questions. I will use the local business community for an example, although organized labour and a whole host of groups would be interested in

[Translation]

Nordair diminue le service à partir de la région d'Hamilton prépare presque la voie, à mesure que vous abandonnez Hamilton, à mesure que vous diminuez votre service. Votre mémoire indique certainement que vous voulez augmenter le service à partir de Toronto. Cela signifie-t-il, comme vous le laissez entendre, que Nordair pourrait en fait se retirer complètement d'Hamilton si Air Canada acceptait de desservir la région d'Hamilton tel que vous le proposez?

Abordons la chose différemment: est-ce que Nordair pourrait finir par se retirer complètement d'Hamilton pour concentrer ses activités à Toronto laissant Mount Hope à Air Canada?

M. Lefrançois: Comme je l'ai dit, je n'en ai pas discuté; je ne peux vous donner que mes opinions personnelles. Je n'ai pas participé à la décision de réduire le nombre de vols vers ou par Hamilton. Notre problème principal à Hamilton, voyez-vous, existe depuis des années, depuis le début, et existe toujours: il nous faut modifier les habitudes des voyageurs. Les gens qui habitent Hamilton même ont toujours eu l'habitude d'aller à Malton pour prendre l'avion où la fréquence des vols d'Air Canada et des autres transporteurs est élevée: service énorme, congestionné mais formidable. Nous réussissons à les gagner. Ensuite arrive le printemps ou l'automne; il y a du brouillard. Les habitants d'Hamilton se rendent à l'aéroport d'Hamilton en voiture et y laissent leur voiture, mais au retour, ils ne peuvent atterrir à Hamilton. Il nous faut atterrir à Malton, et ces voyageurs n'ont pas leur voiture à Malton, il leur faut retourner à l'aéroport d'Hamilton.

Bien que nous ayons réussi à amener ces voyageurs à l'aéroport d'Hamilton, malgré la tendance, si cela arrive deux ou trois fois à un passager, nous le perdons pendant longtemps. C'est ce qui nous arrive depuis des années.

Il est évident que nos volumes s'en trouvent touchés. Il y a ensuite le fait que l'un de nos vols partait de Windsor nord; vu la situation économique dans la région de Windsor au sein de l'industrie automobile, nos volumes ont chuté. Voilà un autre facteur qui a considérablement contribué à la situation.

Ainsi, pour l'avenir, à mon avis personnel, et je suis persuadé que M. Pepin serait en mesure de vous en dire beaucoup plus long, nous espérons que des améliorations seront apportées très rapidement à l'aéroport d'Hamilton de façon à ce que nous puissions y augmenter nos services.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Nous espérons, monsieur, ne pas perdre Nordair comme transporteur régional de première classe desservant Hamilton. Je puis vous l'affirmer au nom de tous les autres députés de la région et certainement au nom des centaines de milliers d'habitants de la région.

Le président: Merci, monsieur Scott. Monsieur Skelly.

M. Skelly: J'aimerais poser quelques questions sur le ton général de votre mémoire.

Au sujet de votre proposition qu'Air Canada abandonne plusieurs lignes internes, trois questions rapides. Je vais citer le milieu local des affaires à titre d'exemple, bien que les syndicats et toute une gamme d'autres groupes seraient heureux de

[Texte]

economic development in their local communities. Do you think that they would support that position? Certainly, you are here advocating that Air Canada move off and allow the field to you, and there are good arguments you put forward for that. But do you think that other people in the communities you serve would back that proposal when they are looking at economic development?

Second question: Is Air Canada's service, by and large, good service?

The third one . . . Just those two, I guess.

Mr. Lefrançois: On the first question, I think you mentioned that we are proposing that Air Canada abandon service to local communities. That was the premise of your question.

• 1750

Mr. Skelly: That they move off routes that you . . .

Mr. Lefrançois: What we say in the brief is that we have not had a new transfer over the 15 years of existence of the policy. If the time comes when there is occasion for Air Canada to be replaced by another carrier, regional or local, or if services supplementing those of Air Canada are required, we, Nordair, should be favoured with that authority. I do not think you will find anything in our brief whereby we promote that Air Canada be removed from it.

We say the carrier which should obtain these routes in the event Air Canada is to be replaced, or if services are to be provided to some of the Air Canada services, is Nordair.

Now, your question following this premise is, do you think that the localities would favour this campaign on the part of Nordair? I would say most likely not and that is from the experience of a number of years. But there is something very interesting which happened at the time when Air Canada was talking about acquiring Nordair. Over the years we would apply—we would go to Val d'Or and municipalities in Quebec, and outside Quebec where Air Canada was—and we would say that we wanted to operate some service. We would make an application. The first question we had from chambers of commerce and boards of trade was: What will happen with Air Canada? Or, even if Air Canada was not there, they said they would prefer Air Canada services. In other words, Air Canada is the national carrier and there is a pride surrounding the service by Air Canada.

When Air Canada indicated that it would buy Nordair, I would say we were going to see the same boards of trade, chambers of commerce and municipalities. And they were objecting to this. They were saying they were in favour of private enterprise; they wanted to maintain competition; they wanted to retain the good services of Nordair. The same people who would not support us in obtaining a license were those who were trying to prevent the acquisition by Air Canada because they would lose our shirt.

[Traduction]

voir une expansion économique dans leur localité. Croyez-vous qu'ils appuient cette position? Il est certain que vous préconisez ici qu'Air Canada s'éclipse et vous cède le terrain et vous faites valoir de bons arguments en ce sens. Toutefois, croyez-vous que la clientèle dans les localités que vous desservez appuierait cette proposition si elle l'envisageait du point de vue de l'expansion économique?

Deuxième question: est-ce que le service d'Air Canada, dans l'ensemble, est un bon service?

Troisièmement . . . Non, c'est tout, je crois.

M. Lefrançois: Dans votre première question, je crois que vous avez dit que nous proposons qu'Air Canada abandonne ses services vers les petites localités. C'est là la prémisse de votre question.

M. Skelly: Qu'il abandonne des lignes que vous . . .

M. Lefrançois: Nous disons dans le mémoire que nous n'avons pas obtenu de nouveaux transferts de ligne depuis les 15 années d'existence de la politique. Si l'occasion se présentait de remplacer Air Canada par un autre transporteur, régional ou local, ou s'il fallait suppléer aux services d'Air Canada, nous de Nordair devrions jouir de ce privilège. Je ne crois pas que vous trouviez dans notre mémoire quoi que ce soit qui laisse entendre que nous préconisions d'éliminer Air Canada.

Nous disons simplement que le transporteur qui doit obtenir ces lignes si jamais on remplace Air Canada ou si on décidait de suppléer à certains des services d'Air Canada, c'est Nordair.

Toujours à partir de cette même prémisse, vous demandez si les localités seraient favorables à cette campagne de Nordair? Fort probablement pas et je le dis en me fondant sur l'expérience de plusieurs années. Toutefois, il s'est passé quelque chose de très intéressant, à l'époque où Air Canada parlait d'acquiescer Nordair. Au cours des années nous avons demandé—nous allions à Val d'Or et dans les localités du Québec, à l'extérieur du Québec que desservait Air Canada—et nous disions que nous voulions exploiter certaines lignes. Nous remplissions une demande. La première question que nous posaient les chambres de commerce: Qu'arrivera-t-il avec Air Canada? Or même si Air Canada ne desservait pas l'endroit, on nous disait qu'on préférerait les services d'Air Canada. En d'autres termes, Air Canada est le transporteur national et ses services sont auréolés de fierté.

Lorsque la société Air Canada a révélé qu'elle voulait acheter Nordair, nous allions voir ces mêmes chambres de commerce et municipalités. Ils s'y opposaient. Ils nous affirmaient être en faveur de l'entreprise privée; ils voulaient assurer la concurrence; ils voulaient garder les bons services de Nordair. Les mêmes gens qui ne voulaient pas nous appuyer pour obtenir un permis étaient les mêmes qui tentaient d'empêcher Air Canada de nous acheter parce qu'ils auraient perdu notre chemise.

[Text]

So, as to whether it would be accepted or favoured by these localities if we went to them wanting to replace Air Canada, I am sure they would not. They would not favour that.

Mr. Skelly: Is Air Canada service generally of good quality?

Mr. Lefrançois: Personally, I think that is a matter of choice. If these are older routes where the traffic warrants competition, that is an advantage of adding routes and although Air Canada service is a very good service, we have people who come to us or send us letters saying that they prefer our service. They say Nordair service is a more personalized and friendly service. People say they get on the aircraft, they know our stewardesses and these are two good services.

The Chairman: With that commercial, I think we will end the afternoon session. I want to say to M. Lefrançois that I believe I would not want to be the member of your board who tried to run something past you. I think you have been a very capable spokesman for your company. We have had capable spokesmen this morning and this afternoon for three regional carriers. I am sure members are looking forward tonight to hearing from Quebecair. With that kind of competent management, obviously the regional carriers will continue to be in good shape and we would wish you luck, sir. We thank you for coming.

Mr. Lefrançois: Thank you, sir, and thank you for allowing us to come before you and expose our views.

The Chairman: It is our pleasure. Thank you.

The meeting stands adjourned.

[Translation]

Quant à savoir si ces localités accepteraient ou jugeraient favorablement la situation si nous allions les voir pour leur dire que nous voulons remplacer Air Canada, je suis persuadé qu'ils ne le seraient pas. Ils ne seraient pas en faveur de cela.

M. Skelly: Est-ce que le service d'Air Canada est généralement de bonne qualité?

M. Lefrançois: Personnellement j'estime que c'est là une question de choix. S'il s'agit des lignes les plus anciennes où il y a suffisamment de clientèle pour justifier la concurrence, il y a là avantage à ajouter de nouvelles lignes et bien que le service d'Air Canada soit très bon, nous recevons des lettres de clients qui nous disent préférer le nôtre. Ils disent que le service de Nordair est plus personnel et plus amical. Les gens affirment monter à bord de l'avion et connaître le personnel de bord. Ce sont deux bons services.

Le président: Après cette annonce publicitaire, je crois que nous allons mettre fin à la séance de l'après-midi. J'aimerais dire à M. Lefrançois que je crois qu'il ne serait pas bon d'être le membre de votre conseil d'administration qui essaierait de vous en passer. Je crois que vous vous êtes montrés un excellent porte-parole pour votre société. Nous avons entendu d'excellents porte-parole ce matin et cet après-midi au nom de trois transporteurs régionaux. Je suis persuadé que les membres du comité ont hâte d'entendre ce soir les représentants de Québecair. Vu le genre de direction compétente que vous affichez, il est évident que les transporteurs régionaux continueront à se maintenir en bonne posture et nous vous souhaitons bonne chance, monsieur. Nous vous remercions d'être venu.

M. Lefrançois: Merci, monsieur, et merci de m'avoir permis de comparaître devant vous et d'exprimer nos opinions.

Le président: Le plaisir fut pour nous. Merci.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.

From Pacific Western Airlines Limited:

Mr. Rhys R. Eyton, President and Chief Executive Officer.

At 11:00 a.m.

From Eastern Provincial Airlines:

Mr. William Verrier, Vice-President, Marketing;

Mr. Roy Rideout, Vice-President, Administration and Planning.

At 3:30 p.m.

From Nordair:

Mr. Roland Lefrançois, Q.C., Chairman of the Board.

A 9h 30 du matin

De Pacific Western Airlines Limited:

M. Rhys R. Eyton, président et chef de la direction.

A 11 heures du matin

De Eastern Provincial Airlines:

M. William Verrier, vice-président, marketing;

M. Roy Rideout, vice-président, Administration et planification.

A 3h 30 de l'après-midi

De Nordair:

M. Roland Lefrançois, c.r., président du Conseil d'administration.

CANADA PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 43

Thursday, February 4, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 43

Le jeudi 4 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

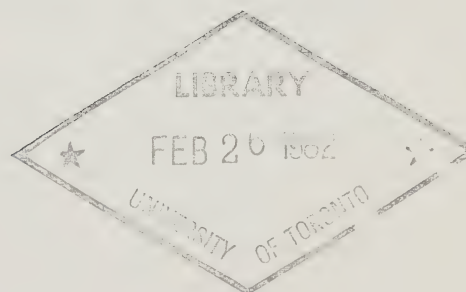
Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Deniger

Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Fisher
Massé
Mayer

Messrs. — Messieurs

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

McDermid
McRae
Nowlan
Scott (*Hamilton—
Wentworth*)

Shields
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 4, 1982

(72)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Maltais, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Ellis, Maltais, Nowlan and Skelly.

Other Member present: Mrs. Côté.

In Attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation consultant.

Witness: From Québecair: Mr. Alfred Hamel, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

The witness made a statement and answered questions.

At 9:25 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 FÉVRIER 1982

(72)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h 15 sous la présidence de M. Maltais (vice-président).

Membres du Comité présent: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Ellis, Maltais, Nowlan et Skelly.

Autre député présent: M^{me} Côté.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière d'importation; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien.

Témoin: De Québecair: M. Alfred Hamel, président et chef de la direction.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981».

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 21h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

February 4th, 1982

• 2016

Le vice-président: Alors, nous reprenons l'étude de notre Ordre de renvoi du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981».

Nous avons le plaisir d'accueillir la compagnie Québecair, représentée ici ce soir par M. Alfred Hamel, président et chef de la direction de Québecair. Monsieur Hamel, vous pourriez peut-être inviter vos collègues, à prendre place autour de vous. Si des questions d'ordre technique étaient posées, ils pourraient y répondre. Vous pouvez commencer par la lecture de votre mémoire ou si vous préférez par un résumé de ce mémoire. Ensuite, les députés pourront poser des questions, en commençant par un représentant du parti officiel de l'opposition, suivra ensuite un représentant du NPD et un représentant du parti ministériel.

Je désire vous informer que M. Hamel doit nous quitter vers 21h15 ce soir. Donc, si vous avez des questions que vous désirez poser directement à M. Hamel, n'hésitez pas à le faire. Par contre, après 21h15 jusqu'à 22h00 vous pourrez continuer de poser vos questions aux collègues de M. Hamel.

Alors, monsieur Hamel, vous pouvez peut-être présenter les gens de votre équipe et ensuite présenter votre mémoire.

M. Alfred Hamel (Québecair, président et chef de la direction, Québecair): Merci, monsieur le président.

M'accompagnent aujourd'hui, mon adjoint administratif, M. Jean-Louis Trépanier; le vice-président en marketing de Québecair, M. Peter A. Leishman; et M. Richard Look, directeur, affaires de l'industrie et services.

Alors, monsieur le président, je suis heureux, avec mes collègues, de représenter la compagnie Québecair à l'occasion de cette présentation au Comité permanent des Transports. Je trouve qu'aujourd'hui c'est une occasion idéale pour faire le point sur ce sujet d'importance majeure qu'est la politique du transport aérien au Canada étant donné le prestige de votre Comité et la qualité de ses membres.

Les recommandations que vous ferez permettront, je l'espère, d'en arriver à une politique concernant le transport aérien intérieur, (services à taux unitaires) qui soit plus équilibrée en ce qui concerne les transporteurs régionaux en général et Québecair en particulier.

Toute nouvelle politique de transport aérien intérieur aura un effet considérable et déterminant pour les activités de Québecair, ses possibilités de développement et sa viabilité financière à long terme.

Le nouveau projet de politique a suscité un intérêt et aussi des espoirs immenses. Cependant, les changements proposés sont loin de correspondre aux besoins de Québecair pour

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le 4 février 1982

The Vice-Chairman: We are resuming consideration of our order of reference, the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981".

We have the pleasure of welcoming Quebec Air, represented this evening by Mr. Alfred Hamel, President and Chief Executive Officer of Quebec Air. Mr. Hamel, you could perhaps ask your colleagues to come to the table, so they will be able to answer any technical questions that may come up. You may begin by reading your brief or by summarizing it if you prefer. The members will then ask their questions, beginning with a representative of the Official Opposition, followed by a representative from the NDP and a representative from the government party.

I would point out that Mr. Hamel has to leave us at 9:15, so if you have any questions for him, do not hesitate to ask them. From 9:15 to 10:00, his colleagues will be here to answer your questions.

Perhaps, Mr. Hamel, you could introduce the people who are with you and then present your brief.

Mr. Alfred Hamel (President and Chief Executive Officer, Quebec Air): Thank you, Mr. Chairman.

With me this evening are my administrative assistant, Mr. Jean-Louis Trépanier; Quebec Air's vice-president of marketing, Mr. Peter A. Leishman; and Mr. Richard Look, director of services and industry affairs.

My colleagues and I, Mr. Chairman, are pleased to be representing Quebec Air before the standing committee on transport. This is an ideal opportunity to discuss air transportation policy in Canada, which is a subject of major importance, especially given your committee's prestige and the quality of its membership.

I hope that your recommendations will make it possible to formulate a domestic air carrier policy (unit toll services) that will be more balanced with respect to regional carriers in general and Quebec Air in particular.

A new domestic air carrier policy will have a considerable and determining effect on the activities of Quebec Air, on its development possibilities and on its long term financial viability.

The new policy proposal has sparked interest and immense hope. However, the proposed changes fall far short of meeting Quebec Air's need to ensure its future, innovate and provide quality service.

[Texte]

préserver l'avenir de la compagnie et faire droit à sa capacité d'innover et de fournir un service de qualité.

Nous l'avons analysé en détail et avons soumis un certain nombre de recommandations que nous croyons valables et que je reprendrai en détail tout à l'heure.

• 2020

Notre démarche a été effectuée avec une volonté de collaboration constructive afin de participer activement à une réflexion sur les principes devant régir l'industrie du transport aérien pour les années à venir.

A l'abri des théories et des dogmes très savants concernant notre industrie, j'essaierai de vous parler de la réalité quotidienne des éléments pratiques qui peuvent être affectés par ce projet de politique.

Le projet de nouvelle politique

Les principes sous-jacents à cette politique sont les suivants:

- 1) le maintien des rôles actuels, définis ou de fait, des divers transporteurs;
- 2) le respect des droits acquis (routes, types d'avions, etc.) quels que soient les autres principes et objectifs de la nouvelle politique;
- 3) le maintien du cadre réglementaire actuel, assuré par la Commission canadienne des transports, dont le critère de la commodité et des besoins présents et futurs du public.

Du fait de ces trois principes, la nouvelle politique se réduit à la définition d'un cadre renouvelé pour simplement justifier le maintien de la situation actuelle.

Comme M. Lovink vous l'a dit au début de vos séances le 2 février dernier, ce projet consiste seulement en un *fine tuning of the statu quo*. On ne peut donc parler de nouvelle politique sur cette base.

La seule vertu du projet reste de reconnaître la nécessité d'un redécoupage territorial pour les régionaux et le principe d'une concurrence plus grande de ces transporteurs avec ceux du niveau national. Dans le contexte du projet global, ceci risque de rester seulement un vœu pieux.

Pour Québecair, le projet de politique se résume donc, en raison des principes qu'il favorise, à maintenir la position privilégiée et dominante d'Air Canada sur l'ensemble du territoire canadien ainsi qu'à ouvrir la porte à un développement rapide des transporteurs locaux. En définitive, le projet ne peut que se traduire par un resserrement de l'étau que constituent, pour les régionaux, les transporteurs nationaux et locaux.

D'autre part, on peut craindre aussi que cette politique ne conduise à une rationalisation par la force du transport aérien dans l'Est canadien, alors que la négociation n'a pas abouti jusqu'à présent. En effet, la moitié du Canada est octroyée à *Pacific Western*, alors que Nordair, *Eastern Provincial* et Québecair devront se tailler leur place dans la seconde moitié-est du pays.

Si l'on pense que Nordair reste une filiale à 86 p. 100 d'Air Canada et est aussi grosse que Québecair et EPA réunies, on

[Traduction]

We have carried out a detailed analysis and submitted a certain number of recommendations, which we feel are valid and which I will deal with in more detail later on.

This was done in the spirit of constructive co-operation so that we might play an active role in the review of the principles that will govern the air transport industry in years to come.

I will avoid theories and dogma and try to talk to you about the effect the policy proposal will have on our everyday operations.

The policy proposal.

The underlying principles of this policy are:

1. The maintenance of current roles, either defined or de facto, of various carriers;
2. The protection of acquired rights (routes, types of aircraft, et cetera) whatever the other principles and objectives of the new policy;
3. The maintenance of the existing regulatory framework set out by the Canadian Transport Commission and based on convenience and the present and future needs of the public.

Due to these three principles, the new policy is little more than the definition of a renewed framework to justify the maintenance of the status quo.

As Mr. Lovink told you at the beginning of your hearings on February 2, this proposal is no more than a fine tuning of the status quo. It is not a new policy.

The proposal's only virtue is that it recognizes the need for a territorial redistribution among regional carriers and the principle of increased competition between regional carriers and national ones. Within the overall context of the proposal, this may turn out to be empty promises.

In Québecair's opinion, the policy proposal seeks to maintain the privilege and dominant position of Air Canada in Canadian territories and open the door to the rapid development of local carriers. The policy will mean that the regional carriers will be even more squeezed by the national and local carriers.

We are also afraid that the policy will lead to a forced rationalization of air transportation in eastern Canada, although nothing has come of the negotiations as yet. Half of Canada has been given to *Pacific Western*, while Nordair, *Eastern Provincial* and Québecair have to share the other half.

Given the fact that Nordair is a subsidiary of Air Canada, which holds 86 per cent of its shares, and is as large as

[Text]

peut conclure que la nouvelle règle du jeu a peu de chances d'être équitable.

COMMENTAIRES SUR LES CRITERES DU PROJET DE POLITIQUE

Les transporteurs nationaux:

Maintien de leur rôle général actuel et opération limitée au sud du 60^e nord de latitude.

Québecair ne peut être en accord avec cet énoncé car le principal problème du développement des régionaux est lié à la prééminence des nationaux (Air Canada surtout) qui exploitent des routes régionales et locales quelle que soit leur densité de trafic et les distances. Le critère du 60^e nord de latitude est inopérant car le territoire au sud comprend plus de 99 p. 100 de la population canadienne. Ceci n'exclut des routes des nationaux que quelques points d'un trafic hypothétiquement croissant dans le futur (pétrole et gaz naturel du Nord).

Opération de gros avions - à partir du groupe F.

Le groupe F ne peut pas être considéré comme celui des gros avions, car il est utilisé par l'ensemble des transporteurs régionaux.

Exploitation exclusive de tous les services sans escale de plus de 800 milles.

Ce principe est acceptable et cohérent avec le rôle perceptible d'un transporteur national. Cependant, dans le contexte du projet, cela leur donne un avantage concurrentiel considérable par rapport aux régionaux. En effet, rien ne limite la possibilité pour un national de donner, entre deux points, un service sans escale et un service avec escales intermédiaires. Ce dernier service serait donc directement concurrentiel avec celui—actuel ou potentiel—d'un régional tout en enlevant à ce dernier le trafic entre le point d'origine et le point de destination.

• 2025

Les transporteurs régionaux—Vocation basée sur un partage régional par une ligne allant de Winnipeg à Resolute Bay.

Le principe de deux régions est acceptable et correspond à un besoin d'élargissement du territoire des transporteurs de l'Est et pour Québecair en particulier.

Toutefois, la délimitation précise des deux régions est certainement sujette à discussions et devrait, à notre avis, être plutôt située à Calgary pour les raisons suivantes:

—dans l'Ouest, Pacific Western disposerait d'un territoire exclusif aussi vaste que celui alloué pour les trois transporteurs de l'Est, ensemble;

—l'équilibre géographique dans la taille des deux régions ne correspond peut-être pas à un même équilibre au niveau du trafic et à son évolution prévisible; il apparaît en effet que l'axe Toronto-Calgary devrait devenir de plus en plus important et que les transporteurs de l'Est n'auraient pas accès à cet axe, alors que Pacific Western dispose d'une route jusqu'à Toronto.

[Translation]

Québecair and EPA together, we can conclude that it is not likely that the new rules of the game will be fair.

COMMENTS ON POLICY PROPOSAL CRITERIA

National carriers:

Maintenance of their existing general role and operations limited south of the 60th parallel.

Québecair cannot agree with this, since the main problem in developing regional character is linked to the preeminence of national carriers (especially Air Canada) which operate on regional and local routes whatever the density of traffic and distances involved. The 60th parallel restriction is ineffective, because 99 per cent of the Canadian population lives south of the 60th parallel. It excludes only a few points where traffic could increase in the future (oil and natural gas in the north).

Operation of large aircraft, starting at group F.

Group F cannot be considered as a large aircraft category, because it is used by all regional carriers.

Exclusive operation of all non-stop runs of more than 800 miles.

This principle is acceptable and compatible with the perceived role of a national carrier. In the context of the proposal, however, that gives them a considerable competitive advantage over the regional carriers. In fact, nothing prevents a national carrier from providing nonstop service as well as service with intermediary stops between two given points. The latter type of service would be in direct competition with the real or potential service provided by regional carriers, at the same time taking away the regional carriers traffic between the point of origin and destination.

Regional carriers—territory based on a regional distribution according to a line drawn from Winnipeg to Resolute Bay.

The two region principle is acceptable and meets the need to increase the territory allocated to the Eastern carriers, and Quebec Air in particular.

The precise demarcation between the two regions should be discussed; in our opinion, the dividing line should fall in Calgary for the following reasons:

—in the West, Pacific Western would have an exclusive territory just as extensive as that allocated to the three Eastern carriers together;

—while the physical size of the two regions may seem well balanced, this balance is not necessarily reflected in present and foreseeable traffic volumes; in fact, it seems that the Toronto Calgary corridor will probably become increasingly important and that Eastern carriers will not have access to that corridor, while Pacific Western does have a route into Toronto.

[Texte]

Interdiction d'exploiter des services en réactés de plus de 800 milles sans escale ainsi que des services interrégionaux.

—Cette interdiction n'est pas acceptable et la distance pour opérer des réactés par les régionaux devrait être de 1,200 milles sans escale.

—L'interdiction de services interrégionaux n'est également pas acceptable, et il serait souhaitable que dans certaines circonstances les opérations d'un régional puissent comporter l'entrée dans l'autre région définie, tel que prévu dans la présente politique régionale.

—Possibilité exceptionnelle pour un régional de fournir des services sans escale de plus de 800 milles et des services interrégionaux.

Cette possibilité est ouverte dans le cas où un transporteur national refuserait de donner un service sur les mêmes points.

Ceci peut illustrer un danger de l'énoncé de politique ainsi qu'une certaine incohérence. Cette possibilité est offerte pour conserver le droit acquis de *Pacific Western* sur le service Calgary-Brandon-Toronto.

Énoncer un principe pour seulement conserver un droit acquis est une démarche paradoxale, car un droit acquis peut être conservé dans une politique comme une exception temporaire et sans énoncer un principe d'application difficile et qui peut s'avérer dangereux.

En effet, un tel principe poussera les régionaux à chercher des moyens d'en tirer profit comme, par exemple, un service Québec ou Montréal, Calgary. Des exemples de ce type pourraient être multipliés.

Possibilités d'opérer tout type d'appareil. À défaut de précision, il peut être considéré que les régionaux pourraient opérer tout avion qui leur convient quel que soit le groupe. Ce genre de non-précision dans une politique ne peut qu'invalider les déclarations voulant que celle-ci définisse les rôles des diverses catégories de transporteurs.

Les transporteurs locaux:

—Pas de limitation de région.

Cette ouverture semble tout à fait acceptable.

Opération d'avions autres qu'à réaction: En raison de l'évolution technologique prévue et d'avions turbopropulsés existants de grande capacité, tels que les Electra par exemple, il serait préférable que les avions accessibles aux locaux soient limités à des appareils turbopropulsés jusqu'à concurrence du groupe E inclusivement.

• 2030

Possibilités d'opérer des avions à réaction pour des services spécialisés (tout fret dans le projet) et exceptionnellement, des services passagers:

Ce genre d'exception peut susciter les mêmes commentaires que ceux que nous avons mentionnés plus tôt et relève de la

[Traduction]

Ban on jet services on distances greater than 800 miles nonstop and on inter-regional services.

—This ban is not acceptable; the distance for regional carrier jet operations should be 1,200 miles nonstop.

—The ban on inter-regional services is not acceptable either; in certain circumstances, regional carriers should be allowed to operate into the other defined region, as provided in the present regional policy.

—Special provisions for a regional carrier to provide non-stop services over more than 800 miles and to provide inter-regional services.

This provision would apply in cases where a national carrier refused to provide service to the points in question.

This can illustrate a danger as well as a certain lack of coherence in the policy proposal. The provision in question is included to maintain Pacific Western's vested interest in the Calgary-Brandon-Toronto.

Stating principles simply to maintain a vested interest is somewhat paradoxical, since a vested interest can be maintained in a policy as a temporary exception and without stating a principle which will be difficult to apply and which might prove dangerous.

In fact, a principle of this type will push the regional carriers to try and take advantage of the situation, for instance with a service between Quebec City or Montreal and Calgary. Many examples of this type could be provided.

The opportunity to operate any type of aircraft. Since no detail is given, it could be understood that the regional carriers could operate any aircraft that suit them, regardless of route. This lack of detail in a policy can only invalidate statements that the policy is intended to define the role of the different categories of carrier.

Local carriers:

—No regional limitations.

This lack of restriction seems entirely acceptable.

Operation of nonjet aircraft: given expected technological advances and the large capacity turbo prop aircraft now in existence such as the Electra, it would be preferable that the local carriers be limited to turbo prop aircraft up to and including group E.

The opportunity to operate jet aircraft for specialized services—all cargo in the proposal—and, in exceptional circumstances, passenger services:

This type of exception could provoke the same comments we made earlier. It derives from the same deficiency in the

[Text]

même lacune dans l'approche concernant les droits acquis et offre le même danger de surenchère.

Possibilité de services en concurrence avec ceux des régionaux et nationaux:

Cette possibilité est acceptable dans la mesure où le principe d'une ouverture unidirectionnelle à la concurrence est accepté à tous les niveaux. Autrement, si les régionaux sont pris en étau entre les nationaux et les locaux, il s'agit d'une politique qui entraînera leur déstabilisation et leur élimination éventuelle.

Protection des routes des locaux contre l'intrusion des régionaux et nationaux et obligation de support des catégories supérieures aux transporteurs locaux:

Ces principes sont acceptables et devraient être généralisés suivant le principe d'une barrière unidirectionnelle à la concurrence. S'ils sont appliqués aux seuls transporteurs locaux, ils favoriseront une complicité de fait entre les nationaux et les locaux qui pénalisera les régionaux et augmentera l'effet d'étau dans lequel les régionaux seront pris entre les nationaux (conservant ainsi tous leurs services actuels) et les locaux (qui pourront plus facilement accéder à des routes actuellement réservées aux régionaux).

Recommandation de Québécois:

Dans le cadre de vos délibérations, vous aurez à faire certaines recommandations. Dans l'esprit de collaboration et de critique positive qui nous anime face au projet qui vous est soumis, nous faisons les recommandations suivantes:

En partant de la constatation fondamentale que le marché canadien ne peut pas supporter une concurrence incontrôlée et que le rôle de la Commission canadienne des Transports, par son Comité des transports aériens soit maintenu, nous recommandons:

Pour les transporteurs nationaux:

Que leur rôle soit celui d'assurer l'intégration nationale par des vols sans escale, d'Est en Ouest, entre les capitales et métropoles provinciales et la capitale nationale.

—Que des vols sans escale soient offerts à l'intérieur des régions allouées aux régionaux ainsi que des vols inter-régionaux.

—Cependant, les possibilités d'opérer des vols avec escales sur les mêmes routes que les vols sans escale devraient être limitées.

—Qu'ils exploitent des appareils à partir du groupe F.

—Qu'ils bénéficient d'un droit acquis de 3 à 5 ans pour tous les services actuels ne correspondant pas à leur rôle prévu par la nouvelle politique.

—Que les mécanismes de transfert soient faits sur requête des régionaux, le tout sujet au contrôle de la C.C.T.

[Translation]

approach to vested interests and provides the same danger of abuse.

The possibility of providing services competing with those provided by the regional and national carriers:

This possibility is acceptable only if all levels accept the principle of one-way competition. Otherwise, if the regional carriers are caught in a strangle hold between the national and the local carriers, the policy will eventually lead to their destabilization and their eventual elimination.

Protection of the local carriers' routes against the intrusion of the regional and national carriers, and mandatory support of the local carriers by the higher categories:

These principles are acceptable and should be generalized according to the principle of a one-way barrier to competition. If these principles are applied only to local carriers, they will promote de facto complicity between the national carriers and the local carriers, thus penalizing the regional carriers and increasing the strangle hold effect in which the regional carriers will find themselves, between the national carriers—maintaining all their present services—and the local carriers—who will have easier access to the routes now reserved for the regional carriers.

Quebecair recommendations:

In the context of your proceedings, you will be making certain recommendations. In a spirit of co-operation and with a view to providing constructive criticism of the proposal before you, we would like to make the following recommendations:

Working from the basic premise that the Canadian market cannot support uncontrolled competition and that the role of the Canadian Transport Commission, through its Air Transport Committee, should be maintained, we recommend:

For national carriers:

That their role should be one of providing national integration through nonstop east-west flights between provincial capitals, major cities, and the national capital.

—That nonstop flights be provided within the regions allotted to the regional carriers as well as inter-regional flights.

—That opportunities to operate interrupted flights over the same routes as nonstop flights should, however, be limited.

—That they use Group F aircraft.

—That they maintain a vested interest for three to five years for all present services inconsistent with the role allotted to them in the new policy.

—That transfer provisions be arranged at the request of the regional carriers, under control of the CTC.

[Texte]

—Que pour toute route entrant dans le cadre des droits acquis, les transporteurs nationaux devraient appliquer une formule tarifaire différente de celle de leur réseau de lignes principales et adaptée à la réalité opérationnelle de ces routes.

Pour les transporteurs régionaux:

—Que leur rôle soit celui d'assurer des services entre les principaux centres régionaux (administratifs ou économiques) des provinces de leur territoire avec les capitales et métropoles de celles-ci ainsi que des services entre les capitales et métropoles provinciales de leur territoire.

Ce faisant, les transporteurs régionaux deviendraient un instrument d'intégration régionale et complèteraient les services des transporteurs nationaux.

—Que les vols sans escale à l'intérieur de leur région désignée ne devraient pas dépasser 1,200 milles (certaines exceptions pourraient exister) à l'exclusion des vols en direction du Nord.

• 2035

Qu'ils puissent accéder à des services interrégionaux en certaines circonstances et aussi lorsqu'un national n'aura pas voulu desservir la route proposée.

Qu'ils aient une exemption complète de toutes les entraves à leurs permis actuels et une liberté d'accès raisonnablement rapide à l'intérieur de leur région pour de nouvelles routes.

Qu'ils exploitent des appareils des groupes E, F et G.

Qu'ils bénéficient d'un droit acquis de trois à cinq ans pour tous les services actuels ne correspondant pas à leur rôle prévu par la nouvelle politique; le transfert de routes à des transporteurs locaux suivrait le même mécanisme que celui du transfert des routes des nationaux aux régionaux.

Qu'ils aient accès à tout service aérien au sein de leur région dont le trafic annuel serait de 25,000 passagers et plus.

Pour les transporteurs locaux:

Que leur rôle soit celui de compléter les services des transporteurs régionaux et nationaux.

Qu'ils offrent des services aériens sur tout marché, indépendamment de sa taille, et lorsque c'est justifié économiquement.

Qu'ils exploitent des appareils turbopropulsés jusqu'en groupe E inclusivement.

Qu'ils bénéficient de droits acquis pour leurs services ou équipements actuels. Ces droits s'éteindraient avec la cessation du service ou l'arrêt d'exploitation du type d'équipement.

En conclusion, monsieur le président, je vous remercie de nous avoir fourni l'occasion et le temps nécessaire pour vous présenter nos commentaires et recommandations sur le projet de nouvelle politique.

[Traduction]

—That for any route in the vested interest category, national carriers be required to apply a fare formula different from that in force on their main route network and which would be adjusted to the operational realities of those routes.

For regional carriers:

—That there will be one of providing services within the provinces in their territory between the major regional centres—administrative or economic—and the capitals and major cities of those provinces as well as services between the capitals and major provincial cities of their territory.

In this way, the regional carriers would become an instrument of regional integration and would compliment the services provided by the national carriers.

—That nonstop flights within their specified regions should not exceed 1,200 miles—some exceptions might apply—except for flights going north.

That they have access to inter-regional services in certain circumstances and when a national carrier does not want to serve the proposed route.

That they be completely exempted from all the constraints of their present permits and that they have reasonably rapid access to new routes within their region.

That they use aircraft from groups E, F, and G.

That they maintain a vested interest for three to five years for all present services which do not correspond to the role intended for them in the new policy; transferral of routes to local carriers would be done in the same way as the transfer of routes from national carriers to regional carriers.

That they have access to any air service within their region carrying annual traffic of 25,000 passengers or more.

For local carriers:

That their role be one of complementing the services provided by the regional and national carriers.

That they provide air services to all markets, regardless of size whatever such service is economically justified.

That they use only turbo prop aircraft up to and including group E.

That they be granted vested interest for their present services and equipment. Those interests would be extinguished once the service was dropped or type of equipment no longer used.

In conclusion, Mr. Chairman, I would like to thank you for having given us the opportunity and the necessary time to present our comments and recommendations on the new policy proposal.

[Text]

Ce sujet nous intéresse au plus haut point, puisqu'il peut être déterminant pour les activités de Québecair, ses possibilités de développement et sa viabilité financière à long terme.

Nous souhaitons que vos délibérations soient fructueuses et vous remercions à l'avance de l'attention que vous apporterez à notre présentation.

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Hamel. C'est un mémoire extrêmement intéressant et très fouillé. Je pense qu'il y a matière à discussion pour les membres du Comité.

Je demanderais à M. Nowlan d'être le premier intervenant. Dix minutes, s'il vous plaît.

M. Nowlan: Monsieur le président, ma première question aux représentants de Québecair sera une question qui a été posée cet après-midi.

Would Quebecair tell the committee, in capsule form, the financial situation and the route structure which we are going to have from now on with our experts? Perhaps we could have just a brief introduction of Quebecair, its financial position, in general, its route structure and its general composition, sir.

Mr. Hamel: You would like to have a brief description—

Mr. Nowlan: Just very brief, two sentences, three sentences, perhaps.

Mr. Hamel: —of the network and the financial situation and so on.

Mr. Nowlan: Yes.

M. Hamel: Très bien. Québecair a restructuré sa flotte dans les trois dernières années pour en arriver, avec la compagnie mère, Québecair, à une flotte tout jet. Nous avions des turbo-propulsés, des jets à deux moteurs, à quatre moteurs et à trois moteurs. Aujourd'hui, nous avons une flotte de huit réactés: trois BAC-111 et cinq 737. Nous exploitons cinq 737 cet hiver, nous en exploiterons six l'hiver prochain, et nous en exploiterons cinq à l'été. Nous avons l'intention de louer un ou deux appareils à l'extérieur, jusqu'à ce que de nouvelles routes soient dévolues à Québecair pour utiliser nos appareils.

Est-ce que les filiales vous intéressent?

M. Nowlan: Oui.

Mr. Hamel: Okay. Our main subsidiary is regional.

C'est une compagnie qui est possédée à 100 p. 100 par Québecair. Elle avait été acquise au début des années 60 pour desservir la Côte-Nord du Saint-Laurent, la Basse Côte-Nord, les Îles-de-la-Madeleine, Gaspé ainsi que certaines villes minières.

• 2040

Cette compagnie exploite cinq appareils 748 turbopropulsés et deux turbopropulsés Beech-99. C'est une continuation du réseau de Québecair qui est fait par sa filiale régionale. Nous possédons également 50 p. 100 d'une filiale qui s'appelle Propair. Il s'agit là du résultat de la fusion de la compagnie Air Fecteau, qui était possédée autrefois à 100 p. 100 par

[Translation]

This subject is extremely interesting for us, since it may play an important role in Quebec Air's activities, its opportunities for development, and its long-term financial viability.

We hope that your proceedings will be fruitful, and we thank you ahead of time for the consideration you will give our presentation.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Hamel. Your brief was extremely interesting and well researched. I think that all members of this committee will wish to discuss it.

I will ask Mr. Nowlan to take the floor first. Ten minutes, please.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, my first question for the representatives of Quebec Air will be a question asked this afternoon.

Les représentants de Québecair exposeraient-ils au Comité, en résumé, la situation financière et la structure de routes que nous aurons maintenant grâce à nos experts? Vous pourriez peut-être nous présenter brièvement Québecair, sa situation financière, son réseau de routes et sa composition d'ensemble.

M. Hamel: Vous voudriez une courte description . . .

M. Nowlan: Très courte. Deux phrases, peut-être trois.

M. Hamel: . . . du réseau et de notre situation financière, etc.

M. Nowlan: Oui.

Mr. Hamel: Fine. Over the past three years Quebec Air has restructured its fleet, so that now the parent company Quebec Air, has an all-jet fleet. We had turbo props, two, four and three motor jets. Today we have a fleet of eight jets: three BAC-111s and five 737s. This winter we are using five 737s; we will use six next winter and five during the summer. We intend to rent one or two aircraft from elsewhere until Quebec Air has acquired new routes to use our aircraft.

Are you interested in our subsidiaries?

Mr. Nowlan: Yes.

M. Hamel: D'accord. Notre filiale principale est régionale.

It is the company wholly-owned by Quebec Air. It was acquired in the early 1960s to serve the North shore of the St. Lawrence, the lower North Shore, the Magdalen Islands, the Gaspé Peninsula, and certain mining towns.

This company operates five 748 turbo-props and two Beech-99 turbo-props. It is an extension of the Québecair network, handled by its regional subsidiary. We are also 50 per cent owners of a subsidiary called "Propair". It came into existence through the merger of Air Fecteau, previously whollyowned by Québecair, and Air LaSarre of Abitibi; we each own 50 per

[Texte]

Québecair, et de Air LaSarre de l'Abitibi, 50-50. Cette compagnie s'occupe de transport vers la Baie James et de ce qu'on appelle en langage commun *bush operation*. Cette compagnie s'occupe également de certaines routes locales en l'Abitibi, vers Ottawa, vers Montréal, via Gatineau éventuellement. Alors, vous avez là la flotte de Québecair.

Propair exploite de 25 à 30 appareils, que nous possédons à 50 p. 100, il y a 8 jets dans Québecair et 7 turbopropulsés dans Régionair.

Quant à la situation financière de Québecair, notre bilan financier de 1981 nous sera livré d'ici 1 mois ou 1 mois et demi; il devra être présenté à nos administrateurs pour approbation. Il nous fera plaisir ensuite de le faire parvenir au Comité.

Je dois vous dire que la situation financière de Québecair a déjà été pire qu'aujourd'hui. Sans être excellente, elle n'est pas mauvaise.

Le vice-président: Monsieur Nowlan.

Mr. Nowlan: Fine. Thank you very much, Monsieur Hamel. I understand from your brief and from what you have said here tonight that, in general and in terms of a division of the country, to use Winnipeg as the divisional point and to have three carriers east of Winnipeg to sort of develop that market finds favour with you, and would go along with the 800-mile on-stop restriction in regional carrier traffic. Are those two propositions acceptable to you?

M. Hamel: En principe, nous acceptons ces deux éléments de base. Cependant, comme je viens de l'expliquer, nous voudrions délimiter une nouvelle frontière qui serait Calgary au lieu de Winnipeg, et la limite de 800 milles sans escale, en jet, devrait être prolongée à 1,200 milles. Parce que si on veut être en mesure de vraiment agrandir les territoires et permettre des nouvelles routes, il faut se rendre plus loin que Winnipeg, pour les raisons que j'ai expliquées. Nous voulons vivre et laisser vivre. Québecair ne veut pas restreindre les autres transporteurs régionaux. Mais pour Québecair, ce qui est proposé, c'est-à-dire 800 milles et Winnipeg, ce n'est pas beaucoup d'avancement.

Mr. Nowlan: I see. You were not here this afternoon when the chairman of Nordair was here, although you may be aware of the brief, and he and everyone agrees that there has to be some regulation. But as I remember his evidence and his brief, because of the history of Nordair and/or the feeling that history has not been kind to Nordair, the Nordair chairman suggested that Nordair should have a licence from Winnipeg east to Montreal, and that Quebecair should have the licence east from Montreal for the rest of Quebec. Now I gather that would not be too compatible with what you suggest here tonight. Is that a pretty fair assessment of your position?

M. Hamel: Vous avez raison, c'est absolument cela. Je pense bien que ce serait faire reculer Québecair, parce qu'on va déjà à Toronto et on ne pourrait plus y aller maintenant. Et on sait pertinemment que le territoire du Québec est restreint. En fait, Québecair, dans le passé, a toujours été la compagnie qu'on a

[Traduction]

cent. This company handles transportation to James Bay and what we refer to as bush operations. It also handles certain local routes within the Abitibi to Ottawa, Montreal, and eventually Gatineau. That is the Québecair fleet.

Propair operates 25 to 30 aircraft of which we are half-owners; Québecair has eight jets and Régionair has seven turbo-props.

As for Québecair's financial situation, we will receive our 1981 financial statement within the next month or month-and-a-half; it should be presented to our administrators for approval. We will be pleased to send it on to the committee afterwards.

I would like to say that Québecair's financial situation has been worse than it now is. Although it is not yet excellent, it is not bad.

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan.

M. Nowlan: Très bien. Merci beaucoup, monsieur Hamel. D'après votre mémoire et vos déclarations, je crois comprendre qu'en général, pour ce qui est du partage du pays, vous êtes d'accord pour utiliser Winnipeg comme point de démarcation et pour que trois transporteurs à l'est de Winnipeg développent le marché; de plus, vous appuyez la restriction de 800 milles sans escale pour ce qui est des transporteurs régionaux. Est-ce que vous acceptez ces deux propositions?

Mr. Hamel: In principle, we accept these two basic points. However, as I just explained, we would like to have Calgary as the division point rather than Winnipeg, and we feel the 800 non-stop jet limitation should be extended to 1,200 miles. If we really want to increase our territories and acquire new routes, we have to fly further than Winnipeg for the reasons I explained. We want to live and let live. Québecair does not want to restrict other regional carriers. But the proposal of 800 miles and Winnipeg as a division point is not a great advance for Québecair.

M. Nowlan: Je comprends. Vous n'étiez pas présent cet après-midi lorsque le président de Nordair a comparu, mais connaissez peut-être son mémoire; comme tout le monde, il est d'accord qu'il faut une certaine réglementation. Si je me souviens bien de son mémoire et de son témoignage; en raison de l'histoire de Nordair et de l'impression que l'histoire n'a pas été juste envers cette société, son président a proposé que la compagnie ait un permis d'exploitation entre Winnipeg et Montréal et que Québecair ait un permis à l'est de Montréal pour le reste du Québec. J'ai l'impression que cela ne s'accorderait pas très bien avec ce que vous proposez ce soir. Est-ce une bonne évaluation de votre position?

Mr. Hamel: You are right, you are perfectly right. I think that for Québecair that would be a step backwards, because we now fly into Toronto and we would no longer be able to do so. We also know perfectly well that the Quebec territory is limited. In fact, in the past, Québecair was always the com-

[Text]

limitée aux territoires possibles dans le Québec. Elle n'est pas seule. Il y a la concurrence d'Air Canada à Sept-Îles, à Rouyn, à Val-d'Or, et pour Québec-Montréal. Québecair n'a même pas le Québec à elle seule, et nous savons qu'Air Canada ne désire pas se retirer de Québec-Montréal, ni dans un avenir prochain, ni dans un avenir éloigné. Il est possible qu'Air Canada se retire à un moment donné de Sept-Îles et de Val-d'Or, mais encore là, je ne serais pas surpris que Nordair veuille les avoir.

• 2045

Mr. Nowlan: So you with the marketplace being the determining factor, and with some regulations from CTC, you are quite prepared to take your chances in expanding your route structure westward. Is that correct?

Mr. Hamel: *Exactement.*

Mr. Nowlan: And you do not have any corporate or plans at the moment, but one of the ways that might be done would be to take over Nordair.

Mr. Hamel: This is a project which is still in the air.

C'est un projet qui est toujours d'actualité. En effet, il faut considérer que c'est une possibilité. Mais même avec cette possibilité qui est là, qui peut être réalisable, peut-être à moyen terme, il reste que Québecair doit penser à son avenir tout seul. On ne peut pas baser l'avenir de Québecair sur les présomptions qu'un jour Québecair et Nordair seront ensemble. Personnellement, c'est un projet que je favorise depuis trois ans, mettre ensemble Québecair et Nordair, et je continue de penser que cela devrait se faire. Nous avons les possibilités financières de le faire. C'est un projet qui a du sens parce qu'il est économique; il y a beaucoup d'économies à faire en mettant les deux ensemble, mais il reste que même si Québecair et Nordair étaient ensemble, la nouvelle politique du transport aérien pour le Canada serait encore nécessaire, parce qu'il faudrait tout de même que Nordair, enfin la nouvelle compagnie regroupée, qu'elle s'appelle comme on voudra, prenne de l'expansion. Avec l'augmentation continue des coûts, coûts qu'on ne peut freiner, qu'on ne peut contrôler, eh bien, c'est sûr que la nouvelle compagnie voudrait elle aussi prendre de l'expansion. Peut-être que pour deux ou trois ans, ce serait plus facile pour les deux ensemble, mais à un moment donné, on sentirait immanquablement le besoin d'élargir la frontière du réseau. Alors, la politique actuelle aura encore toute sa valeur.

Mr. Nowlan: I was interested, Mr. Hamel, that you are the only witness so far to append to your brief a review of the 1977 policy proposals of the Department of Transport. From what you said in your brief, I gathered the impression that you thought there might have been even more positive proposals in the 1977 white paper than perhaps are in the present white paper under discussion, notwithstanding the fact that in 1977 it was pretty well-defined and, as you said in your brief, that Draconian choices would have to be made.

Do I have a proper impression of the position of the company between the 1977 proposals which laid things out pretty clearly? If you had the right choices you were all right, but

[Translation]

pany limited to points available within Quebec. Québecair is not alone in Quebec. Air Canada competes for Sept-Îles, Rouyn, Val d'Or and the Quebec City-Montreal route. Québecair does not even have Quebec to itself, and we know that Air Canada does not want to withdraw from the Quebec City-Montreal route, neither in the near nor the distant future. Perhaps at some point Air Canada will withdraw from Sept-Îles and Val d'Or, but even then I would not be surprised to find that Nordair wants those points.

M. Nowlan: Donc, en utilisant le marché comme facteur déterminant, et avec certains règlements de la CCT, vous êtes tout à fait prêt à prendre les risques d'une expansion de votre réseau vers l'Ouest. Ai-je raison?

M. Hamel: *Precisely.*

M. Nowlan: Vous n'avez pas de projet précis pour le moment, mais une solution serait l'achat de Nordair.

M. Hamel: C'est un projet qui est toujours d'actualité.

This is a project which is still in the air. Actually, it should be considered as a possibility. But even given that possibility, which might perhaps be achievable in the middle term, the fact remains that Québecair must think of its future alone. We cannot base the future of Québecair on assumptions that some day Québecair and Nordair will be one. Personally, for the past three years I have been in favour of merging Québecair and Nordair, and I still think it should be done. We have the financial means to accomplish this. It is a logical project because it is economical; many savings could be made if the two were together, but even if Québecair and Nordair were together, Canada's new air transport policy would still be necessary because Nordair or whatever the new merged company would be called would still need to expand. With constant increases in costs, increases which we can neither slow down nor control, it is certain that the new company would also wish to expand. Perhaps for two or three years, extension would be easier if the two companies merged, but at some point, it is certain that a need would be felt to extend the network's borders. So the present policy would still be valid.

M. Nowlan: Monsieur Hamel, le fait que vous soyez le seul témoin jusqu'à présent qui ait annexé à son mémoire un examen du projet de politique de 1977 du ministère des Transports m'intéresse. D'après votre mémoire, j'ai l'impression que, selon vous, le Livre blanc de 1977 contiendrait peut-être encore plus de propositions positives que le Livre blanc actuellement à l'étude, bien que le document de 1977 était assez bien défini, et, comme vous le dites, que des choix draconiens s'imposeraient.

Ai-je bien compris la position de votre compagnie quant aux propositions de 1977, qui sont très claires? Si vous obteniez des options de choix vous seriez bien placé, sinon je suppose que

[Texte]

you did not get the right choices, I guess you were out in the cold. Whereas, certainly my impression of the present white paper is that it is a much looser document. In fact, some people have mentioned, and I certainly have the feeling, that it is perhaps freezing the present ad hoc decisions and not really being that innovative into making hard choices.

M. Hamel: C'est exactement ce que vous venez de dire. On prétend que c'est un *statu quo*. Pour arriver à élargir le champ d'action des régionaux, il faut absolument, et est d'accord là-dessus, qu'il y ait une délimitation de région, mais il faut quand même que cette région permette aux régionaux de faire des vols sans escale possibles dans la pratique. Évidemment, si on ne nous le permet pas, comme nous le disons dans notre document, c'est tout simplement garder ce qui existe actuellement, alors que Québecair est le plus petit dans le groupe des transporteurs régionaux. Nous avons réussi à faire une percée sur Toronto; c'est la route la plus fréquentée au Canada, mais c'est aussi la plus compétitive et, évidemment, cela prend un certain temps avant qu'elle devienne rentable. Mais c'est loin d'être suffisant. Québecair, et ce n'est la faute de personne, aurait dû sortir du Québec beaucoup plus tôt qu'elle ne l'a fait; cela devrait faire sept ou huit ans que Québecair va à Toronto et peut-être aussi vers d'autres points, si cela avait été possible.

Mr. Nowlan: I was just watching the Prime Minister of Quebec on the television before I came in here. That is an interesting twist, for Quebec to get out of Quebec, because certainly in other parts of Canada we have felt the reverse has sometimes been true in certain political philosophies.

• 2050

Be that as it may, Mr. Campbell—that was just a digression.

I like the way you put it Mr. Hamel.

But this is a general question. It is my last question, because I am trespassing here. Let us just say this committee does not come up with any proposals; or if we come up with proposals, they are not quite what the minister thinks and after all this interesting study and constructive thought we really have not come off dead centre with something firm that is going to be either declared by the minister or put in legislation. How do you visualize what the air industry would be five or ten years down the road, if we do not preserve the status quo in the white paper or do some other things?

M. Hamel: Permettez-moi de vous référer à un document qui vient d'être publié par l'Université de Calgary dans lequel on fait état d'une recherche qui vient de se terminer. Cela a été publié au printemps 1981. On y parle justement des possibilités des régionaux vis-à-vis de l'avenir, avec la politique existante, et on y expose la prédominance d'Air Canada.

Brièvement, car je n'ai pas devant moi les chiffres précis, on dit ceci: la compagnie Air Canada, évidemment, s'est accaparé toutes les routes de qualité. Air Canada s'est vu accorder la déréglementation pour elle-même, toute seule. Elle peut aller

[Traduction]

vous n'auriez rien. J'ai bien l'impression que le Livre blanc actuel est beaucoup plus large. En fait, certains ont dit, et je partage cette opinion, que le document actuel gèle peut-être les décisions ponctuelles actuelles, sans vraiment apporter des solutions novatrices aux choix difficiles.

Mr. Hamel: You are perfectly correct. We feel this white paper is a continuation of the status quo. In order to extend the operating area of the regional carriers, we agreed that it is absolutely necessary to define region; these regions however, must be sufficient to allow the regional carriers to offer practically possible nonstop flights. Obviously, if that is not allowed, as we say in our document, the situation will simply remain as it now is, with Québecair the smallest of the regional carriers. We managed to get into Toronto, in the most heavily travelled route in Canada, but also the most competitive and, obviously, it will take a while before our service becomes profitable. But that is far from enough. It is no one's fault that Québecair should have extended itself outside of Quebec much sooner than it did; Québecair should have been flying into Toronto seven or eight years ago, and perhaps to other points as well if that had been possible.

M. Nowlan: Avant de venir, j'ai écouté le Premier ministre du Québec à la télévision. Vouloir sortir Québecair de Québec est une nouveauté intéressante; il est certain qu'ailleurs au Canada nous avons eu l'impression parfois que c'est le contraire qui est vrai dans certaines philosophies politiques.

Quoi qu'il en soit, monsieur Campbell, ... ce n'était qu'une digression de ma part.

J'aime bien la façon dont vous avez exprimé ce concept, monsieur Hamel.

Ma question est générale. C'est ma dernière question, car j'empiète sur le temps d'un autre. Disons que ce comité ne trouve pas de propositions. Ou, s'il en trouve, qu'elles ne sont pas acceptables au ministre. A ce moment-là, malgré toute notre étude intéressante et notre réflexion constructive, nous n'aurons pas trouvé une solution ferme et positive pour faire l'objet d'une loi ou d'une déclaration du ministre. Quel avenir prévoyez-vous pour l'industrie aérienne d'ici cinq ou dix ans si nous ne conservons pas le statu quo dans le Livre blanc ni autre chose?

Mr. Hamel: Allow me to refer you to a document just published by the University of Calgary on some recently-completed research. It was published in the spring of 1981. It refers to the potential future of the regional carriers, under the existing policy, and Air Canada's predominance is underlined.

Briefly, because I do not have the exact figures before me, it states the following: obviously, Air Canada has taken over all the best routes. Air Canada has acquired deregulation for itself alone. The company can fly everywhere. So now, Air

[Text]

partout. Alors, elle ne demande plus, Air Canada, elle ne fait que s'opposer aux autres, parce qu'elle a tout.

Si on regarde la progression des compagnies régionales par rapport à celle des deux nationaux dans les six dernières années, donc de 1975 à 1981, on voit que les régionaux continuent de perdre du terrain en ce qui concerne les possibilités d'aller chercher des revenus. Et si on regarde cinq années en avant, le document dit que les régionaux vont pouvoir progresser de 1 p.100, à certaines conditions délimitées dans le document, qui sont difficiles à rencontrer. Mais Air Canada va aller chercher encore 17 p.100 aux dépens de C.P. Air.

Alors, quel est l'avenir des régionaux, et même de l'autre national, avec une extrapolation aussi négative pour nous? C'est dire qu'il y a des régionaux qui vont disparaître, par la force des choses, à moins que l'on soit capable de subsister par d'autres sortes de moyens. Il est évident que si le gouvernement canadien décidait d'appliquer aux régionaux la politique de remettre une partie de la dette à long terme des compagnies régionales, nous pourrions faire des profits. Et vous savez que je fais allusion aux bonnes grâces du gouvernement canadien vis-à-vis d'Air Canada il y a quelques années, trois ou quatre ans, alors qu'on a remis une dette de 370 millions de dollars qui coûterait à Air Canada aujourd'hui tous ses profits annuels enregistrés s'il fallait qu'elle paie l'intérêt d'une dette semblable.

Avec une situation comme celle-là, l'avenir est peu rose. On a besoin de la concurrence de l'entreprise privée dans le transport aérien au Canada. C'est pour cela qu'il est grand temps qu'une nouvelle politique soit établie. J'espère qu'il y aura une décision de prise qui sera équitable. Comme vous voyez, on ne restreint pas les autres tellement. On demande un élargissement pour tout le monde.

Le vice-président: Merci, monsieur Hamel, merci, monsieur Nowlan. On va passer maintenant au représentant de Rimouski—Témiscouata, lieu d'origine de Québecair. Madame Côté.

Mme Côté: Il me fait plaisir de rencontrer les gens de Québecair, monsieur Hamel; bienvenue au Comité.

Vous nous avez dit de grandes choses, entre autres que peut-être les transporteurs nationaux vous causaient des torts considérables. Mais si les transporteurs aériens nationaux, comme vous dites, cédaient quelques-unes de leurs lignes, aux transporteurs régionaux, sur quels critères la Commission canadienne des transports se baserait-elle? Parce que dans l'Est du Canada, il y a trois transporteurs régionaux. À quel transporteur régional accorderiez-vous la route qui serait enlevée à un transporteur national?

• 2055

M. Hamel: Ecoutez, c'est sûr qu'à ce moment-là il faudra établir un comité spécial pour étudier les capacités pour chaque compagnie de prendre de l'expansion. Mais, comme il n'y a pas tellement de routes qui pourraient être disponibles, j'ai l'impression qu'il faudrait, pour être équitable, que chacune des compagnies puisse se voir attribuer une certaine route. Il y aurait un choix à faire vis-à-vis certains critères à

[Translation]

Canada is not asking for anything, all it is doing is opposing other peoples' requests, since it has everything.

If we compare the progress of the regional carriers to that of the two nationals over the past six years, from 1975 until 1981, we see that the regional carriers are constantly losing ground in their search for increased profits. If we look ahead five years, according to the document, the regional carriers will be able to make advances of 1 per cent, if certain difficult conditions outlined in the document are met. But Air Canada will get another 17 per cent of CP Air business.

Given such a negative extrapolation, what is the future of the regional carriers and even of the other national carrier? Some of the regional carriers will have to disappear here, unless they are able to exist through other means. Obviously, if the Canadian government decided to apply a policy of long-term partial debt deferral to the regional carriers, we could make profits. As you know, I refer to the Canadian government's generosity towards Air Canada a few years ago, three or four years ago, when it deferred a \$370 million debt which would now cost Air Canada all its annual profits just to pay the interest on the debt.

Given that situation, the future is hardly rose. We need competition from private enterprise in Canadian air transportation. That is why the establishment of a new policy is long past due. I hope a fair decision will be made. As you see, we do not particularly want to restrain other carriers. We want everyone to have broader scope.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hamel. Thank you, Mr. Nowlan. We will now move on to the member for Rimouski-Témiscouata, birthplace of Quebecair. Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. Hamel, I am pleased to meet the Quebecair representatives; welcome to the committee.

You have made important statements. Among other things you have said that perhaps the national carriers cost you a great deal. But if, as you suggest, the national air carriers were to hand over some of their routes to you, to the regional carriers, on what criteria would the Canadian Transport Commission re-distribute the routes? Because there are three regional carriers in eastern Canada. Which regional carrier would acquire the route taken away from a national carrier?

Mr. Hamel: In that case, you would certainly have to set up a special committee to look at each company's capacity to expand. Since there are not that many routes that could be made available, I think, to be fair, you would have to assign each company a certain route. A selection would have to be made, based on criteria that would have to be determined. We

[Texte]

établir. Mais, on pourrait peut-être penser à favoriser les régionaux les plus faibles pour leur permettre de respirer un peu.

Si vous me demandez de nommer des routes, évidemment, c'est plus délicat, mais je pense que ce n'est pas le but de la question, n'est-ce pas?

Mme Côté: C'est sur le principe.

M. Hamel: Alors, il est sûr qu'il faut commencer par sortir les nationaux des routes domestiques. C'est le premier pas à faire.

Il y a plusieurs années, les populations régionales avaient peur de voir Air Canada se retirer, à cause du service. Mais, dans le cas de Québecair, on a prouvé que l'on pouvait prendre la relève efficacement. Exemple: Bagotville au Saguenay, où on donne un service de trois réactés par jour directement vers Montréal, plus des services en turbo propulsé vers Québec.

Alors, ce serait le premier pas à faire: sortir des routes domestiques, comme Val d'Or, Rouyn, Sept-Îles; et limiter la compétition entre Québec -Montréal au service de connexion d'Air Canada, en autant que le national est concerné, pour les destinations qui vont plus loin. Ce serait urgent. On est capable de prendre la relève: il n'y a aucun problème.

Et par la suite, si on sort des limites du Québec, et on parle de nouvelles routes à partir des nationaux vers les régionaux, je serais heureux de vous faire des suggestions.

Mme Côté: On serait certainement heureux de les entendre nous aussi, à un moment donné. Qu'est-ce que vous pensez de la concurrence, monsieur Hamel, sur des routes qui pourraient être réaménagées, celles qu'on enlèverait à un transporteur national pour les confier à un régional?

M. Hamel: Est-ce que vous vous référer à un transporteur régional qui n'aurait pas de compétition sur une route?

Mme Côté: Premièrement, quelle pourrait être la conduite d'un transporteur aérien régional qui exploiterait une route tout seul dans un coin? Ne serait-il pas bon qu'il fasse concurrence à un transporteur régional plutôt qu'à un transporteur national?

M. Hamel: Bien, pas nécessairement, cela dépend des routes que vous desservez. Parce qu'il y a des endroits où la population de voyageurs n'est pas suffisante pour deux compagnies. Quelle serait la différence, par exemple, si deux compagnies allaient à Bagotville, au Saguenay? Il y a le même nombre de passagers, il n'y a rien qui change. On donne le service et tout le monde est content. On a la fréquence, on a le confort, on a la rapidité, on a tout.

Alors, je ne vois pas où, aujourd'hui, en 1982, on peut encore dire que cela prend de la compétition pour avoir le service et la fréquence. Si cela a déjà été vrai, ce n'est plus vrai; parce que les populations s'occupent de leurs affaires. Et quand il n'y a pas le service voulu, il faut en donner.

Mme Côté: Monsieur le président, cet après-midi, la preuve a été faite que la concurrence, finalement, bénéficiait aussi aux usagers des transporteurs aériens. On a parlé de la route entre

[Traduction]

could perhaps think of giving some relief to the weakest regional carriers.

If you ask me to name routes, it would be touchier but that is not the purpose of your question, is it?

Mrs. Côté: It deals with the principle.

Mr. Hamel: Obviously, we have to begin by getting the national carriers off the domestic routes. That is the first step.

Years ago, people in the regions were afraid that Air Canada would withdraw because they needed the service it provided. However, Quebecair has proven that it is able to take over. For example, at Bagotville, in the Saguenay region, we provide nonstop jet service to Montreal three times a day, plus turbo prop service to Quebec City.

The first step then, is to get them off of domestic routes like Val d'Or, Rouyn or Sept-Îles and limit competition between Quebec City and Montreal to Air Canada connecting flight service. This should be done immediately. We can take over; there is no problem with that.

If you want to go beyond the borders of Quebec and talk about new routes involving both national and regional carriers, I would be happy to make suggestions.

Mrs. Côté: And we would certainly be happy to hear them at some point. What do you think, Mr. Hamel, of competition on routes that may be re-organized, routes that would be taken away from a national carrier and given to a regional carrier?

Mr. Hamel: Are you referring to a regional carrier who is facing no competition on a certain route?

Mrs. Côté: What about a regional carrier who is the only one operating on a certain route? Would it not be better for them to compete with the regional carrier than with the national one?

Mr. Hamel: Not necessarily. It depends on the route you are servicing. In some areas, there are not enough passengers for two companies. For example, what difference would it make if two companies went to Bagotville, in the Saguenay region? There would be the same number of passengers. Nothing would change. We provide service and everyone is happy. We provide frequent, comfortable and rapid service. Everything is there.

I do not see how people can still say, today, in 1982, that you need competition to provide service and have enough flights. It may have been true at one time, but no any more. People take care of themselves. If they are not getting the service they want, they set about getting it.

Mrs. Côté: It was shown this afternoon that competition benefits the users of services provided by air carriers. We talked about the Toronto-Montreal run, which is serviced by

[Text]

Montréal-Toronto, où vous êtes quatre transporteurs, je pense: Nordair, Québecair, Air Canada et C.P. Puis, on s'est rendu compte qu'il se fait, pour ma part j'oserais appeler cela, une guerre des prix. C'est bien sûr que ce sont les usagers qui en profitent. Mais, si on en arrive à un point où une telle guerre des prix doit exister pour motiver les compagnies d'aviation à donner des services, jusqu'à quel point les autres parties du réseau sont pénalisées? Puis finalement, est-ce que la concurrence ce n'est pas sain dans le fond? Je ne vous parle pas de la fréquence des vols et de la qualité des services à bord des appareils que vous donnez à vos clients comme transporteur aérien, je parle des prix que les gens sont obligés de payer. Et, monsieur Hamel, vous savez que la situation dans l'Est est effrayante si on la compare à celle des autres parties du Canada, du moins jusqu'à Winnipeg, parce que j'ai oublié d'aller voir ce qu'il y avait à l'autre bout. *Pacific Western* est tout seul aussi dans l'Ouest. Je vous garantis que je vais aller voir quel prix les gens paient pour voyager là. C'est-à-dire, qu'ils sont encore mieux placés que nous, ils sont dans une situation complète de monopole.

• 2100

Mais, quand on regarde les routes où vous devez être concurrentiels avec d'autres, finalement, vos clients en profitent. Mais, sur les routes desservies par une seule compagnie, on se rend compte que les prix sont farineux. Qu'est-ce que cela donne la concurrence?

M. Hamel: La politique des tarifs est la même partout. Excepté que... et vous avez mentionné tout à l'heure la route de Toronto-Montréal, c'est évident que tout transporteur qui veut desservir la route Toronto-Montréal doit consentir à l'avance à un investissement pour rentabiliser la route. C'est ce que l'on a fait avec Toronto. Cela ne pénalise pas les autres parties du réseau. Cela, je vous l'assure. La politique des tarifs en est une qui est stable. Et, nous avons des tableaux pour prouver que ce n'est pas le fait que nous allons vers Toronto que nous pouvons avoir tel ou tel tarif aux autres points du Québec. Cela n'a absolument aucune relation.

Tout à l'heure, j'ai parlé d'un coin où Québecair n'avait pas de compétition; j'ai parlé du Saguenay. Nous desservons également un coin que vous connaissez bien, soit Mont-Joli; et j'ai l'impression que l'on y donne un excellent service aussi. Il est sûr que pour les usagers, plus il y a de la fréquence mieux cela est pour eux. Parce que les gens veulent partir à toutes les 46 heures. Mais, quand on regarde la population donnée d'un secteur et qu'on donne le service en jet, il faut se limiter à un certain nombre de départs par jour. Mais, on est toujours prêt pour de l'amélioration.

Alors, pour revenir au tarif, nous avons exposé dans notre document original, qui a été expédié au Comité, certaines comparaisons des tarifs que vous avez certainement remarquées et il n'y a rien de discriminatoire entre les régions. Ce sont toutes les mêmes données.

Mme Côté: Je pense, monsieur Hamel, au sujet des tarifs qui existent actuellement, cela fausse peut-être à prime abord les politiques qui sont proposées, mais je trouve difficile d'ad-

[Translation]

four carriers: Nordair, Québecair, Air Canada and CP. We realized that there is a price war going on. Obviously, the users of these services are benefitting from it. But if we reach the point where price wars like this have to exist to motivate the carriers to provide service, to what extent does this penalize the other players? Is it not healthier to have competition? I am not talking about the number of flights or the quality of the service you provide aboard aircraft, but about the fares that people have to pay. You know, Mr. Hamel, that the situation in Eastern Canada is awful if you compare it to the situation in other parts of Canada, at least as far as Winnipeg, because I forgot to go and see what it was like at the other end of the country. *Pacific Western* is the only carrier operating in the west. I assure you that I am going to go and see how much people pay to make that trip. They are in an even better position than us, because they have a monopoly.

But when we consider routes where you have to compete with other carriers, your customers benefit. On routes serviced by only one company, the prices are outrageous. What is the effect of competition?

Mr. Hamel: The fare policy is the same everywhere, except that, on the Toronto-Montreal route, a carrier has to invest before it can make a profit. That is what we are doing in Toronto. I can assure you that it does not penalize our other routes. The fare policy is very stable. We have tables showing that the fact that we go to Toronto does not mean that we can charge such and such a fare in Quebec. These are completely separate things.

Earlier, I referred to the Saguenay region where Québecair has no competition. We also provide service to Mont-Joli, which is an area you know very well, and I think that it is excellent service. Obviously, the more flights there are, the better it is for the user, because people want to travel at all sorts of times. But when you provide jet service to a region with a given population, you have to limit yourself to a certain number of departures per day. However, we are always willing to improve.

To get back to fares, we made certain comparisons in the document that we originally sent to the committee. There is no discrimination amongst the region. The same figures apply to all of them.

Mrs. Côté: With respect to fares now in effect, Mr. Hamel, there is something that I am having trouble understanding and this may seem to distort the policy proposal. To fly from

[Texte]

mettre que pour des parcours comme Sept-Iles-Montréal, par exemple, avec Air Canada le voyage coûte \$119, puis étant donné la concurrence, vous faites le même trajet pour \$109. Pour le trajet Mont-Joli-Montréal c'est \$110, je crois?

M. Hamel: Oui . . .

Mme Côté: Alors, cela devient absolument disproportionné. Quand je fais le trajet Mont-Joli-Québec où vous êtes les seuls, cela me coûte \$89; et je fais le trajet Québec-Ottawa avec Air Canada pour \$86. Alors, ce sont des distances qui ne sont absolument pas comparables parce qu'elles sont beaucoup moins longues, mais il y a des endroits où vous êtes seuls. Ce qui me surprend c'est que vous vouliez voir un territoire comme ici agrandi et cela même jusqu'à Calgary. Je pense que l'on pourrait accepter que le territoire se sépare, mais que l'on devrait permettre aux transporteurs régionaux de se faire concurrence.

Parce qu'il ne semble pas que vous soyez désireux d'accepter, même à certains endroits, une forme de concurrence. Alors, qu'à certains endroits, j'ai l'impression qu'on serait bien si l'on avait deux transporteurs régionaux, même si on étire la route jusqu'à Calgary.

M. Hamel: Il ne faudrait pas penser qu'en ajoutant des transporteurs vous allez augmenter la rentabilité de la route et les tarifs. Parce que plus il y a de transporteurs moins cela est rentable. Alors, il faut regarder si les tarifs exigés sont raisonnables par rapport à la situation qui prévaut dans le domaine des coûts de l'exploitation.

J'aimerais vous donner un exemple concernant Baie-Comeau qui est la petite municipalité voisine de chez vous. C'est à peu près le même tarif que Mont-Joli, à quelques dollars près, et j'ai sorti aujourd'hui un tableau pour comparer Toronto-Montréal en 1970, avec Air Canada, le tarif de Montréal-Toronto était de \$25. Aujourd'hui, il est de \$98. C'est une augmentation de 292 p. 100. Pour la même période, sur la route Montréal Baie-Comeau, nos tarifs sont passés de \$34, en 1970, à \$115 au 15 février. Cela comprend une nouvelle augmentation qui sera effective le 15 février. C'est une augmentation de 238 p. 100 par rapport à 292 p. 100 sur Montréal-Toronto par Air Canada. Et on n'a pas la population à transporter que vous avez entre Montréal et Toronto, ni la prédominance d'Air Canada qui transporte 76 p. 100 de tout le trafic entre Montréal et Toronto, avec des *load factors* de 75 p. 100 environ, ce qui est excessivement payant.

• 2105

Alors, vous verrez par là que vous n'êtes pas surchargés. Mais il faut regarder l'ensemble des coûts auxquels les compagnies aériennes ont à faire face et faire une comparaison qui se tienne avec des routes semblables.

Le vice-président: Une dernière question?

Mme Côté: Pour en finir avec la question des tarifs, est-ce que j'ai raison de croire que les régionaux ont des tarifs différents sur les routes non concurrentielles, ou avec Air Canada . . . le tarif de nolisement?

[Traduction]

Sept-Iles to Montreal on Air Canada, it costs \$119. Because there is competition, you provide the same service for \$109. Mont-Joli-Montreal is \$110, is it not?

Mr. Hamel: Yes.

Mrs. Côté: So it is completely out of proportion. When I go from Mont-Joli to Quebec City, which is a route where you are the only carrier, it costs me \$89. When I go from Quebec City to Ottawa on Air Canada, it costs me \$86. The distances are not at all comparable, because one run is so much shorter, but on some routes you are the only carrier. What surprises me is that you want your territory expanded all the way to Calgary. I think that we can agree on the fact that areas should be divided up, but regional carriers should be allowed to compete amongst themselves.

You do not seem to want to accept competition, even in certain areas. In some areas, I think that we would be better off if there were two regional carriers, even if the route were extended all the way to Calgary.

Mr. Hamel: You must not think that by adding carriers, you will make the route more profitable and increase fares. The more carriers there are, the less profitable it is. You have to try to determine whether the fares are reasonable given the operating costs.

The following example has to do with Baie-Comeau, which is a small municipality near your area. The fare is about the same as it is from Mont-Joli, give or take a few dollars. Today I brought out a table that shows that in 1970, the Toronto-Montreal trip with Air Canada cost \$25. Today, it costs \$98. This is an increase of 292 per cent. For the same period, our fare on the Montreal-Baie-Comeau route went from \$34, in 1970, to \$115, on February 15. This includes a new increase which will take effect February 15. It is an increase of 238 per cent as compared to 292 per cent on the Montreal-Toronto route by Air Canada. And we neither have the same amount of people that travel between Montreal and Toronto, nor the predominance of Air Canada that takes care of 76 per cent of the whole traffic between Montreal and Toronto with load factors of about 75 per cent, which makes it a lucrative operation.

As you well realize you are not over-burdened. But one must take into consideration all the costs that air carriers must face and compare routes that actually can be compared.

The Vice-Chairman: One last question?

Mrs. Côté: To end the question of rates, am I right to believe that regional carriers have different rates on non-competitive routes, or rates different than those of Air Canada . . . what about charter rates?

[Text]

M. Hamel: Nolisement?

Mme Côté: Oui, pour les vols internationaux, une troisième classe de tarif.

M. Hamel: C'est-à-dire que sur le nolisement, chaque transporteur peut déposer ses propres tarifs. Je pense qu'il est de notoriété publique qu'il y a une guerre des tarifs qui existe actuellement sur le nolisement à partir de Québec et Montréal vers le Sud. C'est à cela que vous faites allusion?

Mme Côté: Il semble que ce soit en Amérique du Nord, la guerre des tarifs.

M. Hamel: Alors oui, cela existe. Chaque compagnie doit justifier son tarif, mais peut déposer le tarif qu'elle pense être en mesure de supporter.

Mme Côté: Merci, monsieur le vice-président.

Le vice-président: Merci, madame Côté. Monsieur Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

I want to say, Mr. Hamel, that for a former trucker, you have done very well in the airline business and you have learned your job very, very well.

I want, if I may, Mr. Chairman, just to make two or three comments on the submission of Quebecair before I get into some questioning that I want to follow. If I understand you correctly, you have agreed that there should be a certain portion or a certain degree of deregulation. Some of the regulations should be relaxed in order to improve the service. I think many of the things you have suggested with regard to the lengths, the regions, and so on, are most reasonable. I think you would understand that this body would not agree to subsidies being under provincial jurisdiction nor transborder limitations being under regional or provincial jurisdiction.

Having said that, I want to get into a bit of a philosophical discussion with you. But, before I do that, could you tell me who owns Quebecair now? I know you have a major share of it, but who owns Quebecair?

Mr. Hamel: Quebecair control is owned by private enterprise, that is, Expeditex, le *Mouvement des caisses populaires Desjardins* by their subsidiary SID—

la Société d'investissement Desjardins, et la société Provost qui possèdent 93 p. 100 du capital-action commun de contrôle. Nous avons un certain nombre d'actions privilégiées qui sont possédées par le gouvernement du Québec, des actions qui sont non votantes, mais qui participent à l'équité de la compagnie.

Alors, la compagnie est contrôlée par l'entreprise privée. Nous avons nos coudées franches, il n'y a absolument aucune intervention provinciale qui se manifeste chez Québecair, il n'y a aucun changement depuis que le gouvernement du Québec a investi en actions privilégiées. Le seul changement, c'est que

[Translation]

Mr. Hamel: Charter rates?

Mrs. Côté: Yes, for international flights a third category of rates.

Mr. Hamel: As far as charter rates are concerned, every carrier can fix its own rates. Everybody knows that there is a rate war now raging on south-bound charter flights from Quebec and Montreal. Are you talking about that?

Mrs. Côté: It would seem that this fare war takes place in North America.

Mr. Hamel: In that case it is true. All air carriers must justify their rates but they can ask whatever rate they think they will be able to absorb.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Vice-Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mrs. Côté. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Hamel, pour un ancien camionneur, je dois dire que vous vous êtes très bien tiré d'affaire dans la gestion d'une compagnie aérienne et que vous avez très bien appris votre métier.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais faire quelques commentaires sur le mémoire déposé par Québecair avant de poser quelques questions qui m'intéressent. Si je vous ai bien compris, vous reconnaissez que l'industrie devrait être dans une certaine mesure déréglementée. Certains règlements devraient être assouplis pour améliorer le service. Je crois que nombre de vos propositions au sujet de la longueur des routes, les régions desservies, etc., sont des plus raisonnables. Vous devez comprendre que le Comité ne serait pas d'accord que les subventions ressortissent aux juridictions provinciales pas plus que les limites en matière de trafic transfrontalier passent sous contrôle des régions ou des provinces.

Cela dit, je voudrais soulever quelques points de nature philosophique. Mais avant, pourriez-vous me dire quel est le propriétaire de Québec Air à l'heure actuelle? Je sais que vous possédez une bonne partie de la compagnie, mais qui en est le propriétaire?

M. Hamel: Québec Air est la propriété d'une entreprise privée, c'est-à-dire Expeditex, le *Mouvement des Caisses populaires Desjardins* par l'entremise de sa filiale, la SID—la Société d'investissements Desjardins, and la société Provost...

which owns 93 per cent of the capital shares. We own a number of preferred shares that are the property of the Government of Quebec, these are non-voting shares but they are nonetheless part of the capital of the airline.

The airline is controlled by the private sector. We can do whatever we want, because the Government of Quebec does not tell us how to administer Quebecair, and there has not been any change since the Government of Quebec has purchased preferred shares. The only change that has taken place

[Texte]

nos actions communes, au lieu d'être des actions de Québecair, sont des actions d'une nouvelle compagnie, qui est une compagnie de gestion qui, elle, possède les actions de Québecair.

Mr. Ellis: Would you think it would be a good idea for the Province of Quebec to have a regional carrier in the way that the eastern provinces, the Atlantic provinces, are served basically by EPA—I realize that you go down there a bit—and the western provinces are served basically by PWA? Would you think it would be a good idea for Quebec to have a regional carrier that, if not owned by Quebec, perhaps no more than it is now, would at least carry the name Québecair, as you do, and serve most of the Quebec routes? Would that be a reasonable thing to have happen in this kind of a policy?

• 2110

M. Hamel: Si je comprends bien votre question, en fait, Québecair serait limitée au Québec?

Mr. Ellis: No. I made the statement this afternoon, and our witness this afternoon disagreed with me, that I think every regional carrier should have access, for example, into Toronto, where the majority of flights originate and terminate. I think every regional carrier has to overlap, because the people from Quebec will want to go to Toronto, just as the people from Manitoba will want to go to Toronto, just as the people from Nova Scotia will want to go to and from Toronto. But its main base would be Quebec. It would do its best job serving Quebec and would reach out of Quebec into Toronto, perhaps Halifax, perhaps New York. But it basically would be a regional airline concentrating on Quebec.

Mr. Hamel: Okay. So the extent of your question does not limit Québecair in its expansion, whether it is owned by a province or by private enterprise.

Well, this is a good question. I think every province is showing more and more its interest in owning an airline, a regional airline. I guess it is up to the federal government to decide about that. But I think that some help . . . For instance, this investment of the province of Quebec in Québecair, in preferred shares, is a good one, because it is helping a company financially; a weakness of Québecair in the past has been the financial aspect. So, to this extent, I think it is a very good idea that should be accepted legally.

Mr. Ellis: To that degree, then, I assume you would also agree that Ontario, which does not have a regional carrier per se now, would probably be a prime candidate for a regional

[Traduction]

is that our common shares, instead of being shares of the airline Québecair, are shares of the new company which is a management company which owns all the stocks of Québecair.

M. Ellis: Pensez-vous que ce serait une bonne idée que la province de Québec ait son propre transporteur régional, comme c'est le cas pour les provinces de l'Est, les provinces Atlantiques, par exemple, qui sont desservies principalement par EPA—je sais que vous assurez la desserte de certaines villes des provinces Maritimes—et aussi comme c'est le cas pour les provinces de l'Ouest qui, en gros, sont desservies par PWA? Pensez-vous donc que ce serait une bonne idée si le Québec avait un transporteur régional qui, même s'il n'appartenait pas entièrement à la province de Québec, comme c'est d'ailleurs le cas à l'heure actuelle, pourrait au moins s'appeler Québecair, comme c'est votre cas, et desservir la plupart des lignes aériennes à l'intérieur du Québec? Serait-ce une proposition raisonnable que nous pourrions faire dans cette politique?

Mr. Hamel: If I understand well your question in fact Québec Air's activities would be limited to the Province of Quebec?

M. Ellis: Non. J'ai dit cet après-midi, et le témoin n'était pas d'accord avec moi à ce sujet, que je croyais que chaque transporteur régional devrait avoir accès, par exemple, à Toronto, car c'est là qu'il y a le plus de départs et d'arrivées. À mon sens, chaque transporteur régional doit accepter un certain chevauchement parce que les résidents du Québec peuvent vouloir aller à Toronto, tout comme d'ailleurs ceux du Manitoba et ceux de Nouvelle-Écosse qui souhaiteraient peut-être passer par Toronto. Mais il n'en reste pas moins que le gros des vols de la compagnie se ferait au Québec. En fait, la compagnie desservirait surtout les localités du Québec et éventuellement Toronto et peut-être Halifax ou New York. Mais en fait, ce serait une compagnie régionale au premier chef desservant en priorité le Québec.

M. Hamel: Très bien. En disant cela, vous ne limitez pas l'expansion des opérations de Québecair, peu importe que la compagnie devienne la propriété du gouvernement du Québec ou qu'elle appartienne au secteur privé.

C'est une bonne question. Je crois que chaque province souhaite de plus en plus avoir sa propre compagnie aérienne, qui aurait au demeurant un caractère régional. C'est au gouvernement fédéral qu'il appartient de prendre la décision. Mais à mon avis, cette décision pourrait être favorisée . . . par exemple, l'investissement que le gouvernement du Québec a fait dans Québecair, en achetant des actions privilégiées, est excellent parce qu'en fait, le gouvernement aide financièrement la compagnie car, comme on le sait, l'une des faiblesses de Québecair a été le manque de moyens financiers. Donc, dans ce sens, c'est une très bonne idée qui devrait être reconnue juridiquement.

M. Ellis: Dans cet ordre d'idée, je pense que vous êtes également d'accord que l'Ontario qui, pour l'instant n'a pas de transporteur régional à proprement parler, sera peut-être

[Text]

carrier; then there would be one in the west, one in the east and, if you will, one in upper Canada and one in lower Canada. Would that be a reasonable way to split the market up, if we are going to draw lines, as long as there were an overlap and an intermesh between them, because obviously someone from Ontario wants to go to Winnipeg and also wants to go to Montreal?

Mr. Hamel: Well, in fact, we are today a Quebec-based company, limited to Quebec or about. It is a very complicated question; it is not easy to answer that, because, if I look farther and see the economics, I do not think any province would limit itself with a regional company to a province.

Mr. Ellis: No, no. As I said a moment ago, I would assume that Quebecair would want to go to places like Toronto, to Halifax, probably New York state, just as EPA and PWA now go to Toronto. PWA goes to Las Vegas, I think, and EPA wants to go to Boston; I think they should be allowed to go to Boston.

M. Hamel: Alors, la question est la suivante: est-ce que ce serait une bonne chose de recommander que les provinces puissent légalement posséder des compagnies d'aviation?

Mr. Ellis: No, no. The suggestion has been made, Mr. Hamel, that the three carriers that now exist in the so-called east of Winnipeg should be able to split that area and that the one regional carrier primarily west of Winnipeg should be able to handle that area. My suggestion to you is that, perhaps, rather than mixing it up that way, the carrier be privately owned and privately operated, perhaps supported to the extent that Quebec supports Quebecair and to the extent that Alberta owns PWA but does not interfere with the operation. Frankly, they have gone on record saying they will divest themselves of PWA in the next couple of years. I am suggesting to you that it might be a good idea to look at the west as a region, the Atlantic as a region, Quebec as a region and Ontario as a region. Regional airlines in those areas would be a good way of operating the regional airlines throughout Canada.

• 2115

Mr. Hamel: So, do I understand that we would be limited to Quebec? No?

Mr. Ellis: No. I repeat again that each of them would have access to Toronto and each would, I hope, have access to Ottawa. Certainly Ontario and Eastern would want access to Montreal. Each would probably want some transborder in the adjacent area.

Obviously EPA would not want a route to Los Angeles, but perhaps they would want a route to Boston. Quebecair would

[Translation]

extrêmement intéressé à créer sa propre compagnie régionale: ensuite, il se peut qu'il y en ait une autre dans l'Ouest, une autre encore dans l'Est et également une dans le Haut Canada et une dernière dans le Bas Canada. Selon vous, un tel partage du marché serait-il équitable dans la mesure où l'on doit accepter qu'il y ait un chevauchement entre les régions desservies par ces différents transporteurs parce que, de toute évidence, certains résidents de la province d'Ontario voudront aller à Winnipeg et d'autres à Montréal?

M. Hamel: En fait, Québecair est à l'heure actuelle sise au Québec, ses activités sont limitées au Québec ou aux alentours. Cette question est passablement complexe; il n'est pas facile d'y répondre parce que d'un point de vue économique, je ne crois pas qu'aucune province se limiterait en ne disposant que d'une seule compagnie régionale pour assurer la desserte de ses localités.

M. Ellis: Non, non. Comme je l'ai dit, je tiens pour acquis que Québecair assurerait la desserte de villes comme Toronto, Halifax et peut-être également d'autres villes de l'État de New York comme d'ailleurs EPA et PWA le font à destination de Toronto. PWA va à Las Vegas, je crois, et EPA veut desservir Boston. A mon sens, elles devraient y être autorisées.

Mr. Hamel: Then the question is: Would it be a good thing to recommend that provinces could legally own airlines?

M. Ellis: Non. On a dit, monsieur Hamel, que les trois transporteurs actuels qui desservent la région située à l'est de Winnipeg devraient pouvoir se partager cette région, et que le transporteur régional desservant surtout l'autre partie du pays devrait pouvoir exploiter cette région. Pour ne pas mélanger les rôles, peut-être le transporteur aérien en question pourrait-il être la propriété du secteur privé, mais néanmoins recevoir des concours financiers du gouvernement, comme c'est le cas pour Québecair qui reçoit des subsides du gouvernement québécois et également PWA qui est la propriété de la province d'Alberta sans pour autant que cette dernière intervienne dans ses opérations. A vrai dire, la province d'Alberta a dit publiquement qu'elle se départirait de PWA dans les deux prochaines années. Je pense que ce serait donc peut-être une bonne idée de prendre en considération l'Ouest comme une région, les provinces Atlantiques comme une région, le Québec et également l'Ontario. Si ces régions existaient, elles permettraient une exploitation rentable des transporteurs régionaux partout au Canada.

M. Hamel: Dois-je comprendre que les opérations de Québecair seraient limitées au Québec?

M. Ellis: Non. Je vous répète que chaque transporteur aurait accès à Toronto et chacun, je l'espère, pourrait avoir accès à Ottawa. Il est évident que la compagnie ontarienne et EPA voudraient pouvoir desservir Montréal. Il est probable que chacune voudrait desservir certaines localités dans leurs régions adjacentes respectives.

De toute évidence, EPA ne souhaiterait pas aller à Los Angeles, mais peut-être, par contre, voudrait avoir une ligne

[Texte]

not want a route to San Francisco but might well want routes into Albany, Syracuse. I do not know, you tell me what the business is. But they would be regional and overlap.

Mr. Hamel: Okay, so do I understand that we would not have the right to fly from, let us say the east up to Winnipeg in Canada?

Mr. Ellis: That is something that would have to be decided. I would suggest that primarily they would be regional and primarily they would stay to those points that are compatible with the general operating area.

Mr. Hamel: You see, you are referring to the existing situation.

Mr. Ellis: No, no, I am expanding the existing situation quite considerably.

Mr. Hamel: With transborder routes?

Mr. Ellis: Yes.

Mr. Hamel: But that is outside of Canada?

Mr. Ellis: No, across Canada.

Mr. Hamel: Well, that is what we are asking. This is what we are asking in our document, to have the right to go as far as Calgary.

Mr. Ellis: Well, I am not sure that I am in a position to make a judgment. But I am really trying to get you to agree that there could be four areas in which regional carriers would operate, rather than three in a jumble in the east and one alone in the west. Rather there would be three, not distinct areas, but more easily recognized areas in the east.

M. Hamel: En fait, dans le moment, nous nous plaignons d'être limités. Même avec Toronto qui est à l'extérieur du Québec, même avec des voyages de vacances dans le Sud, on est limités. Il faut prendre plus d'expansion. Il nous faut des routes de trois heures au minimum. Dans le moment, on a des routes de quarante minutes dans le Québec; pour Toronto, c'est soixante minutes. Avant d'avoir accès à des routes transfrontalières en dehors du Canada... Il peut s'écouler un certain temps avant que ce soit des routes payantes. Parce que les Américains nous ont envahis au Canada, tout le monde le sait. Ils vont partout.

Pour ce qui est du Canada lui-même, nous, on propose, parce que cela répond en même temps à votre question, on propose d'étendre le 800 milles proposé à 1,200 milles. Pourquoi? Parce qu'on ne peut pas avoir des routes de jets de 800 milles et être capable de les exploiter, parce que ce champ d'action est tout couvert. Il nous faut des routes sans escale aussi. C'est pour cela qu'il faut prolonger la ligne de démarcation; au lieu de Winnipeg, il faut aller à Calgary: c'est là que le développement va se faire en particulier.

Mr. Ellis: Before you go further, I am sure that you realize that the chairman is going to cut me off very shortly. I am sure you are sitting there and you know where I am heading. Obviously, the Minister of Transport has said that he is going

[Traduction]

vers Boston. Québecair, pour sa part, ne serait pas intéressé à aller à San Francisco, mais pourrait bien vouloir exploiter certaines lignes à destination d'Albany et de Syracuse. Vous m'en direz peut-être d'autres. De toute façon, il y aurait donc un chevauchement interrégional.

M. Hamel: Très bien. Donc, je dois comprendre que nous n'aurions pas le droit d'assurer certains vols à partir de l'Est jusqu'à Winnipeg?

M. Ellis: Cela reste à décider. Je crois qu'au premier chef il s'agirait de transporteurs régionaux dont les destinations seraient situées dans leur région d'exploitation.

M. Hamel: Mais vous parlez de ce qui existe à l'heure actuelle.

M. Ellis: Non, j'élargis de beaucoup la situation actuelle.

M. Hamel: En introduisant les lignes transfrontalières?

M. Ellis: Oui.

M. Hamel: Mais c'est hors du Canada?

M. Ellis: Non, à travers le Canada.

M. Hamel: C'est la question que nous posons. C'est ce que nous demandons, à savoir d'être autorisés à aller à Calgary.

M. Ellis: Je ne suis pas sûr de pouvoir me prononcer. Mais j'essaie de vous faire admettre qu'il pourrait y avoir quatre régions que les transporteurs régionaux prendraient en charge, plutôt que trois nondéterminées dans l'Est et une seule dans l'Ouest. Il y aurait donc trois régions mieux délimitées dans l'Est, mais non pas trois régions distinctes.

Mr. Hamel: In fact, for the time being we are complaining to be limited. Even with Toronto which is outside Quebec, even with the holiday trips in the South, we are limited. We must expand. We need routes of at least three hours. For the moment we have 40-minute routes in the Province of Quebec; for Toronto it is 60 minutes. Before having access to the trans-border routes outside Canada... time can go by before these routes are viable. Because the Americans have invaded us in Canada, everybody knows it. They fly everywhere.

As far as Canada is concerned, we Quebecair propose, because it answers at the same time your question, to go from 800 miles to 1,200 miles. Why? Because we cannot have jet routes of 800 miles and operate them because everything is covered. We also need non-stop routes. It is for this reason that we must extend the line; instead of Winnipeg we must go to Calgary because it is there that the development will take place.

M. Ellis: Avant que vous ne poursuiviez, vous devez vous rendre compte que le président va vous couper la parole bientôt. Je veux m'assurer que vous voyez où je veux en venir. De toute évidence, le ministre des Transports a dit qu'il allait

[Text]

to divest Air Canada of Nordair. Obviously, it seems to me that there has been a scrap for two years.

Would it not seem reasonable that if Nordair was to be split up Quebecair and a carrier from Ontario would split those lines reasonably and the result would be better for each of the regional carriers in the east? Mr. Nowlan stole my question, but I think he went at it the wrong way. I am trying to build a case where there would be some rationale for doing just that. Mr. Hamel knows what the question is, and I want to see what the answer is.

• 2120

Mr. Hamel: Okay. I am sorry, but I was not looking as far as you were.

Mr. Ellis: I thought you were.

Mr. Hamel: No, I was not mixing the two questions, the Nordair case and this policy.

I said previously that even if Quebecair and Nordair merged, we still need expansion. The policy has its necessity. But you are talking about splitting Nordair. We were never in favour of this principle, because Nordair as a whole is a viable company. If we split it, it could be different. Anyway, if this is the only solution, we will not say no, that is for sure. But even with a split of Nordair, and Quebecair has 50 per cent, I think there will be a need for expansion. That is not enough. We have to go farther than that.

Le vice-président: Merci, monsieur Hamel.

Est-ce qu'il serait possible d'utiliser encore 10 minutes de votre temps? Je pense que M. Skelly du N.P.D. aimerait vous poser quelques questions, et on en finirait là.

Mr. Skelly: please be brief.

Mr. Skelly: I am sorry I was late and missed the preamble. The only reason I was going to jump in was the thing that Mrs. Côté was pursuing. She got the answers, eventually, so—

The Vice-Chairman: Okay. Do you have any other questions?

Mr. Skelly: I have no questions.

The Vice-Chairman: Okay. Mr. Bockstael. Miss Campbell.

J'aurais quelques questions à vous poser, monsieur Hamel. Je vais vous les poser à partir d'ici. Je vais prendre les 10 minutes.

J'ai trouvé intéressant qu'on parle dans le mémoire de prendre de l'expansion en termes de milles. Au fond, la grande question, c'est en termes de quantité de passagers à transporter, parce qu'en termes de milles... Il y avait le comté de Manicouagan qui était pas mal grand à parcourir.

J'aimerais poser à la compagnie Québecair la même question que j'ai posée cet après-midi à la compagnie Nordair. Dans les limites où vous oeuvrez actuellement, est-ce que les réalisations de Transports Canada sont adéquates et est-ce que

[Translation]

enlever Nordair à Air Canada. Manifestement, il me semble que l'on a retardé le projet de deux ans.

Si Nordair doit être scindée, ne serait-il pas raisonnable que Québecair et un transporteur régional de l'Ontario se partagent les lignes exploitées par Nordair, ce qui serait dans l'intérêt des transporteurs régionaux de l'Est? M. Nowlan a déjà posé la question, mais je crois toutefois qu'il s'y est mal pris. J'essaie de vous expliquer dans quelles circonstances il serait souhaitable de prendre de telles mesures. M. Hamel a entendu la question. Maintenant, je voudrais qu'il y réponde.

M. Hamel: D'accord. Je regrette, mais je n'étais pas allé aussi loin que vous.

M. Ellis: Je croyais le contraire.

M. Hamel: Non. Je ne pensais pas à Nordair dans le contexte de la politique.

J'ai dit tout à l'heure que, même si Québecair et Nordair devaient fusionner, nous devons prendre de l'expansion. La politique l'exige. Vous avez parlé de diviser Nordair. Nous n'avons jamais appuyé ce principe, parce que Nordair est une société rentable. Si nous la scindons, sa situation pourrait changer. Si c'est la seule possibilité, on ne s'y opposera pas. Mais, même si Nordair était divisée, et que Québecair posséderait toujours 50 p. 100 des actions, il va falloir prendre de l'expansion. C'est insuffisant. Il faut aller plus loin.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hamel.

Could we have a few more minutes of your time? I think Mr. Skelly, from the NDP, has a few questions for you, and then we will wrap up.

Je vous prie, monsieur Skelly, d'être bref.

M. Skelly: Je suis désolé d'être arrivé en retard et d'avoir manqué le début. Le sujet qui m'intéressait a été soulevé par M^{me} Côté. Comme on a répondu à ses questions...

Le vice-président: Très bien. Avez-vous d'autres questions?

M. Skelly: Non.

Le vice-président: Très bien. Monsieur Bockstael. Mademoiselle Campbell.

I have a few questions for you, Mr. Hamel. It will take about 10 minutes.

I found it interesting that you referred in your brief to making your route longer. The main issue is the number of passengers that are carried, because the number of miles covered.... In the County of Manicouagan, for example, there are some fairly long distances to cover.

I would like to ask Quebecair the same question as I asked Nordair this afternoon. Given the limits within which you operate, are Transport Canada's facilities adequate and do they contribute to reducing losses? I am thinking of the

[Texte]

cette partie-là des immobilisations de Transports Canada vous permettent d'éviter des déficits? Je pense au nombre d'annulations de vols que Québecair ou Régionair doivent faire en Basse Côte-Nord. Est-ce que c'est une partie importante des pertes de revenus pour une compagnie comme la vôtre, dans des régions comme celle-là?

M. Hamel: Absolument. Il y a beaucoup d'améliorations aux installations portuaires qui sont nécessaires. Chaque année, nous faisons des demandes à Transports Canada.

Le vice-président: Monsieur Hamel, pour une politique cohérente de transporteurs régionaux, c'est de cela que l'on parle, est-ce que Québecair, comme peut-être Nordair ou d'autres compagnies qui font affaires dans l'Ouest, est satisfaite de ce que Transports Canada a fait au sol pour venir en aide à des transporteurs régionaux comme les vôtres? C'est sûr qu'Air Canada ou enfin C.P.A ont quand même des avantages incroyables: elles peuvent se promener de Montréal à Toronto, à Vancouver.

Mais est-ce que Transports Canada vous donne un service suffisant pour vous permettre d'être vraiment opérationnels dans les zones où vous oeuvrez?

M. Hamel: Non. La réponse est non. Et là j'ai en vue, évidemment, surtout la Basse Côte-Nord, Gaspé, par exemple. On voudrait avoir des améliorations aux Îles-de-la-Madeleine, mais après tellement d'années de demandes... Cela limite la capacité des appareils, à cause justement des obstacles aux pistes, la longueur des pistes, la direction des pistes et aussi les aides à la navigation.

La Basse Côte-Nord, c'est la pire région pour cela.

Le vice-président: Je serai bref, monsieur Hamel, avec ma dernière question. S'il y avait une fusion entre Nordair et Québecair, j'ai posé cette question-là à M. Lefrançois de Nordair cet après-midi, indépendamment de la compagnie qui avalerait l'autre et vice versa, est-ce qu'il n'y aurait pas un avantage pour les usagers, les citoyens de nos territoires? Là je pense à l'Est du Québec, autant qu'à Montréal, Québec, les Îles-de-la-Madeleine, Rimouski et tout le reste. Là je laisse de côté les deux compagnies, je pense uniquement aux citoyens.

M. Hamel: Monsieur le président, j'ai dit à maintes reprises qu'il y avait des économies minimums de 6 millions de dollars par année à faire en faisant la fusion. Cela, c'était il y a trois ans. Cela n'a pas diminué, cela n'a qu'augmenté. Je ne vois pas pourquoi une partie de ces économies ne serait pas utilisée pour le confort et les bons services dans la région que vous venez de mentionner. Je n'ai rien contre cela.

Le vice-président: Monsieur Hamel, je sais que votre temps est précieux. Il me reste le devoir agréable de vous remercier au nom du Comité, vous et votre équipe, de vous être présentés et de nous avoir soumis un mémoire qui va être très très utile pour les députés, en tous cas ceux de la région. N'hésitez pas à utiliser le Comité si vous aviez des suggestions ou peut-être...

[Traduction]

number of flights that Quebecair and Regionair have to cancel in the lower North Shore region. Does this account for a major part of the losses suffered by a company like yours in regions like that one?

Mr. Hamel: Absolutely. Terminal facilities are greatly in need of improvement. Every year, we submit requests to Transport Canada.

The Vice-Chairman: We are talking about an integrated regional carrier policy. Is Quebecair, like Nordair and other companies operating in the west, satisfied with what Transport Canada has done on the ground to help regional carriers like you? There is no denying that Air Canada and CP Air have incredible advantages: they can go from Montreal to Toronto and Vancouver.

Is Transport Canada giving you enough service to make you really operational in the zones where you operate?

Mr. Hamel: No. The answer is no. The lower North Shore and Gaspé comes immediately to mind. We would like to see improvements made in the Magdalen Islands, but we have been asking for improvements for years. Because of obstacles on the runways, the length and direction of the runways, and navigational aids, the capacity of our aircraft is limited.

The lower North Shore is the worst area for this type of thing.

The Vice-Chairman: I will be brief, Mr. Hamel, with my last question. This afternoon, I asked Mr. Lefrançois, of Nordair, what would happen if Nordair and Quebecair were to merge, regardless of which company swallowed up the other. Would the users, the people in the regions, not benefit from this? I am thinking of eastern Quebec, Montreal, Quebec City, the Magdalen Islands, Rimouski, and all of the other regions. I am only thinking of the users, not of the companies.

Mr. Hamel: Mr. Chairman, I have said a number of times that the merger would save a minimum of \$6 million a year. That was three years ago. It has increased, not decreased, since then. I do not see why these savings could not be used to provide good and comfortable service in the regions you have just mentioned. I have nothing against that.

The Vice-Chairman: I know that your time is precious, Mr. Hamel. On behalf of the committee, I would like to thank you and your colleagues for having appeared and for having submitted a brief which will be extremely useful to members of the committee, in any case those from the region. Do not hesitate to call on the committee if you have suggestions or perhaps...

[Text]

Mr. Hamel: Monsieur le président, je voudrais vous mentionner que j'ai trois collègues ici qui peuvent rester. Si vous avez d'autres questions...

The Vice-Chairman: Mr. Nowlan, did you have another question of Mr. Hamel?

• 2125

Mr. Nowlan: I have a question, which maybe could be answered by the other colleagues. We have been here since 9.30 this morning so, actually, when you said you had to leave at 9.15 tonight, I honestly do not think a lot of us were that unhappy. But this is a question really and it is more technical, but EPA earlier—I guess when they were here this morning—said in their brief:

The relationship between Air Canada and their traffic within the region and for EPA in 1978, Air Canada controlled 89 per cent of the capacity measured in available seat miles inter-regionally, and 43 per cent of the capacity within the Atlantic region.

I wonder if you or one of the members of your team or officials know what the corresponding figures might be for you and Air Canada within your region.

Mr. Hamel: For within our region, I do not have any exact figure in front of me. But let us say that Quebecair is much more active in Quebec than in Canada; that is for sure. We serve I would say, certainly in the ratio of 75 versus 25.

Mr. Nowlan: I see. EPA was complaining because, within the region, Air Canada is a very very active participant.

Le vice-président: Est-ce qu'il y a d'autres questions? Non?

Monsieur Hamel, je vous remercie, vous et votre équipe.

M. Hamel: Merci, monsieur le président, et Bonne chance.

Le vice-président: Le Comité suspend ses travaux jusqu'à convocation du président.

[Translation]

Mr. Hamel: I would like to mention, Mr. Chairman, that my three colleagues can stay. If you have other questions...

Le vice-président: Monsieur Nowlan, avez-vous une question à poser à M. Hamel?

M. Nowlan: J'ai une question à laquelle les collègues de M. Hamel pourraient peut-être répondre. Comme nous sommes ici depuis 9h 30, nous n'avons pas été tellement déçus quand vous avez dit que vous deviez partir à 21h 15. Ma question est plutôt technique. Dans le mémoire qu'elle a soumis ce matin, l'EPA a fait la déclaration suivante concernant son rapport avec Air Canada dans la région de l'Atlantique.

En 1978, Air Canada contrôlait 99 p. 100 du trafic régional (mesuré en places-milles) et 43 p. 100 du volume du trafic aérien dans l'Atlantique.

Avez-vous des chiffres semblables qui démontrent votre rapport avec Air Canada dans votre région?

M. Hamel: Je n'ai pas de chiffres pour la région. Chose certaine, Québecair est beaucoup active au Québec que dans le reste du Canada. Je dirais que le rapport est de 75 contre 25.

M. Nowlan: Je vois. EPA se plaignait du fait qu'Air Canada était très actif dans sa région.

The Vice-Chairman: Are there any other questions? No?

Mr. Hamel, I thank you and your colleagues.

Mr. Hamel: Thank you, Mr. Chairman, and good luck.

The Vice-Chairman: The committee adjourns to the call of the chair.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacre-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From Québecair:

Mr. Alfred Hamel, President and Chief Executive Officer.

De Québecair:

M. Alfred Hamel, président et chef de la direction.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 44

Tuesday, February 9, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 44

Le mardi 9 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

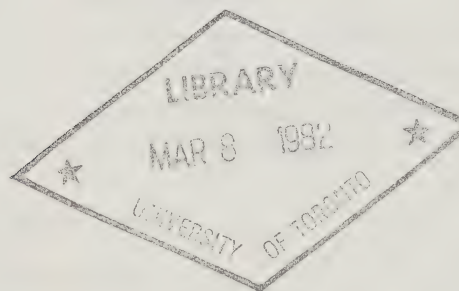
Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



CANADA

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Bockstael	Ellis
Campbell (<i>LaSalle</i>)	Fisher
Corbin	Massé
Deniger	Mayer
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	McDermid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messrs. — Messieurs

McRae	Scott (<i>Hamilton—</i> <i>Wentworth</i>)
Nickerson	Siddon
Nowlan	Skelly
Parker	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, February 8, 1982:

Mr. Parker replaced Mr. Benjamin;
Mr. Nickerson replaced Mr. Shields

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 8 février 1982:

M. Parker remplace M. Benjamin;
M. Nickerson remplace M. Shields

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 9, 1982

(73)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Mayer, McDermid, Nickerson and Nowlan.

In Attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant and Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters.

Witnesses: From Time Air Limited: Mr. Richard Barton, President. *From Bradley Air Services/First Air:* Mr. John W. Crichton, Executive Vice-President. *From Northwest Territorial Airways Limited:* Mr. Robert Engle, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Mr. Barton from Time Air Limited made a statement.

Mr. Crichton from Bradley Air Services Limited/First Air made a statement.

Mr. Engle from Northwest Territorial Airways Limited made a statement.

At 10:46 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 10:57 o'clock a.m. the sitting resumed.

The witnesses answered questions

At 12:28 o'clock p.m. the Committee adjourned until 8:00 o'clock p.m. this day.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 9 FÉVRIER 1981

(73)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h 40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Mayer, McDermid, Nickerson et Nowlan.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Gary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien et M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements.

Témoins: De «Time Air Limited»: M. Richard Barton, président. *De «Bradley Air Services/First Air»:* M. John W. Crichton, vice-président exécutif. *De «Northwest Territorial Airways Limited»:* M. Robert Engle, président.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi ayant trait au document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi, 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

M. Barton, de *Time Air Limited*, fait une déclaration.

M. Crichton, de *Bradley Air Services Limited/First Air*, fait une déclaration.

M. Engle, de *Northwest Territorial Airways Limited*, fait une déclaration.

A 10h 46, le Comité suspend ses travaux.

A 10h 57, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins répondent aux questions.

A 12h 28, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20h 00.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Tuesday, February 9, 1982

• 0946

The Chairman: Order, please. Members of the committee, this morning we have three guests with us. I will introduce now Mr. Richard Barton, President, Time Air, and Mr. John W. Crichton, Executive Vice-President, Bradley Air Services Limited/First Air. Northwest Territorial Airways Limited is represented by Mr. Robert Engle.

Welcome, gentlemen, I understand each of you has a statement to make to the committee. I would suggest that we hear all three statements first and then proceed to the questioning. We will start with Mr. Barton of Time Air.

Mr. Richard Barton (President, Time Air): Thank you very much.

The Chairman: We are hearing this, of course, under our reference, Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services). Mr. Barton, proceed please.

Mr. Barton: Thank you very much, Mr. Chairman.

First of all I would like to state that Time Air welcomes the opportunity to provide this House of Commons Standing Committee on Transport with its comments on the proposed domestic air-carrier policy paper released by Transport Canada on August 14.

In view of the fact that many of the members will not be fully aware of Time Air's history and its current operations, I will spend some time detailing the history of our company's operations and then move on to the present operations of Time Air, make some comments about the future of our company, and comment finally on the proposed policy.

Time Air was founded by W. R. "Stubb" Ross, who, while still very active within the company, is temporarily out of service due to an illness; otherwise he probably would have been here this morning.

In May, 1966, Time Air began operating scheduled services between Lethbridge and Calgary, Alberta, using a nine-passenger Beech-18 aircraft operating two flights per day. The scheduled service was operated as a supplemental service to the then existing Air Canada scheduled service operating between the two points using a Viscount type of aircraft.

During our first full year in operation, 1967, Time Air carried 6,361 passengers. In 1969 Time Air expanded its service to include Medicine Hat, Red Deer and Edmonton and, at the same time and over the previous years, we had expanded the frequency and also the types of aircraft operated. At that time we were operating an eight-passenger Cessna 402 in our fleet, as well as the original Beech-18.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le mardi 9 février 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Mesdames, messieurs, nous avons ce matin trois invités. Laissez-moi vous présenter M. Richard Barton, Président, Time Air, et M. John W. Crichton, vice-président exécutif, Bradley Air Services Limited/First Air. Northwest Territorial Airways Limited est représentée par M. Robert Engle.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Je crois que vous avez chacun une déclaration préliminaire à présenter. Je propose d'écouter tout d'abord les trois déclarations et de passer ensuite aux questions. Nous commencerons avec M. Barton, de Time Air.

M. Richard Barton (président, Time Air): Je vous remercie.

Le président: Nous écoutons ceci, bien évidemment, dans le cadre de notre ordre de renvoi: «politique des transports aériens internes (services à taux unitaire)». Monsieur Barton, veuillez poursuivre.

M. Barton: Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais dire tout d'abord que Time Air se réjouit de l'occasion qui lui est donnée de communiquer au Comité permanent des transports de la Chambre des communes son avis sur le projet de politique des transports aériens publié par le ministère des Transports, le 14 août.

Étant donné que la plupart des membres du Comité ne connaissent certainement pas l'histoire de Time Air ni ses services actuels, je vais consacrer quelques instants à relater les débuts de la compagnie, puis décrire ses opérations courantes et esquisser son avenir, avant d'aborder le projet gouvernemental.

Time Air a été fondée par W. R. «Stubb» Ross, qui reste très actif au sein de l'entreprise. Il a été retenu pour cause de maladie, sinon il serait venu lui-même ce matin.

En mai 1966, Time Air a lancé une liaison régulière entre Lethbridge et Calgary, en Alberta, au moyen d'un avion Beech-18 de 9 places, avec deux vols par jour. Ce service à horaire fixe venait compléter les vols réguliers d'Air Canada, qui reliait ces deux villes au moyen d'un avion Viscount.

Durant notre première année entière de fonctionnement, soit 1967, Time Air a transporté 6,361 passagers. En 1969, la société a élargi son réseau, pour englober Medicine Hat, Red Deer et Edmonton, tout en augmentant la fréquence des vols et la capacité des avions. A l'époque, notre flotte comprenait, en sus du Beech-18 d'origine, un Cessna 402.

[Texte]

● 0950

In 1970, Air Canada discontinued scheduled service to Lethbridge. At that point in time, they were operating one frequency a day between Lethbridge and Calgary. Coincidentally with Air Canada's discontinuance of service, Time Air upgraded its aircraft to include the deHavilland Twin Otter and increased its frequency of service between Lethbridge and Calgary to six return flights a day. By the year 1971, which was the year after Air Canada withdrew service, traffic had increased to 43,500 passengers.

In recognition of the requirement for supplemental service between the points Grande Prairie, Alberta, and Edmonton, Alberta, in 1974 Time Air was granted authority to provide scheduled services between Grande Prairie and Edmonton, Alberta, subject to certain restrictions.

In 1976, Time Air further upgraded its fleet of aircraft by taking delivery of three Shorts SD 3-30 aircraft. It is a 30-passenger aircraft, manufactured in Belfast, Northern Ireland.

In June of 1980, Time Air embarked on a program to incorporate the deHavilland DASH-7 into our fleet and we became the first Canadian air carrier to operate the DASH-7 on scheduled services. Since June, 1980, we have taken delivery of two additional DASH-7 aircraft and now have three in our fleet.

In August of 1980, Time Air entered into an agreement to purchase Gateway Aviation, Ltd. of Edmonton. Pending completion of that purchase, Time Air commenced scheduled services between the points Edmonton, Alberta, Peace River and Rainbow Lake, under temporary authority granted to it by the Air Transport Committee of the CTC. That purchase was approved by the Air Transport Committee in October of last year. The acquisition of Gateway Aviation Ltd. resulted in the expansion of Time Air's network to include not only Peace River and Rainbow Lake, but also Jasper-Hinton, located in Alberta, and the point Vancouver, British Columbia. In addition, we assumed some of the facilities operated by Gateway, including their hangar in Edmonton and a 56-passenger Convair 640.

In October of 1980, we applied to the Air Transport Committee to operate scheduled services connecting Medicine Hat, Alberta, Lethbridge and Kelowna and Vancouver in British Columbia. Shortly thereafter, Pacific Western Airlines Ltd., the regional carrier in our area, applied to the Air Transport Committee for authority to add Lethbridge to its existing route network in order that it could provide scheduled service between Lethbridge, Cranbrook and Vancouver. After a hearing in Lethbridge in May, 1981, the Air Transport Committee granted both the application of Time Air and the application of PWA, with the Time Air authority being subject to certain restrictions. Time Air appealed the decision to the Minister of Transport, and in November of last year the Minister of Transport granted the Time Air appeal. As a result of the minister's decision arising out of the appeal, PWA was denied authority to serve Lethbridge-Cranbrook-Vancouver and Time Air was granted the authority to link both Medicine Hat and Lethbridge with Kelowna and Vancouver without restrictions.

[Traduction]

En 1970, Air Canada a mis fin à sa desserte de Lethbridge, qui avait été ramenée à un vol par jour sur Calgary. Juste à ce moment, Time Air a fait l'acquisition d'un deHavilland Twin Otter et a porté à six vols par jour la fréquence de sa desserte de Lethbridge et Calgary. Dès 1971, soit un an après l'abandon de cette ligne par Air Canada, nous transportions 43,500 passagers.

Time Air a reçu l'autorisation, en 1974, de mettre en place une desserte complémentaire à horaire fixe entre Grande-Prairie et Edmonton, en Alberta, sous réserve de certaines restrictions.

En 1976, Time Air a encore accru la capacité de son parc en prenant livraison de trois avions Short SD3-30. C'est un avion de 30 places, fabriqué à Belfast, en Irlande du Nord.

En juin 1980, Time Air a décidé d'incorporer le DASH-7 deHavilland dans sa flotte et est devenu le premier transporteur canadien à exploiter ce type d'avion en service régulier. Depuis lors, nous avons pris livraison de deux DASH-7 supplémentaires, si bien que notre flotte en compte maintenant trois.

En août 1980, Time Air a signé un accord d'acquisition de Gateway Aviation Ltd, d'Edmonton. Avant même que l'acquisition ne soit devenue effective, Time Air a mis en place une liaison régulière entre Edmonton, Peace River et Rainbow Lake, en Alberta, aux termes d'un permis temporaire accordé par le Comité des transports aériens de la CCT. Celui-ci a ratifié, en octobre de l'année dernière, cette acquisition. Elle a permis non seulement d'englober Peace River et Rainbow Lake dans le réseau de Time Air, mais également Jasper-Hinton, en Alberta, ainsi que Vancouver, en Colombie-Britannique. En outre, nous avons repris certaines des installations que possédait Gateway, et notamment son hangar, à Edmonton, ainsi qu'un avion Convair 640, de 56 places.

En octobre 1980, nous avons adressé au Comité des transports aériens une demande d'ouverture d'une liaison régulière reliant Medicine Hat, Lethbridge, en Alberta, Kelowna et Vancouver, en Colombie-Britannique. Peu de temps après, Pacific Western Airlines Ltd., le transporteur régional dans notre zone, a demandé au comité l'autorisation d'ajouter Lethbridge à son réseau, de façon à pouvoir offrir un service régulier entre Lethbridge, Cranbrook et Vancouver. A la suite d'une audience tenue à Lethbridge en mai 1981, le Comité des transports aériens a fait droit aux deux demandes, celle de Time Air, et celle de PWA, le permis de Time Air étant assorti de certaines restrictions. Nous avons fait appel de la décision auprès du ministre des Transports, et en novembre de l'année dernière, celui-ci nous a donné raison. Par suite de cette décision, PWA s'est vu refuser l'autorisation d'exploiter la liaison Lethbridge-Cranbrook-Vancouver, et Time Air a reçu l'autorisation de relier sans restriction Medicine Hat et Lethbridge à Kelowna et Vancouver.

[Text]

Just over a week ago, on February 1, Time Air commenced scheduled service between Medicine Hat, Lethbridge, Kelowna and Vancouver, using our DASH-7 aircraft. It should be noted that had that decision not been overturned, allowing both carriers to operate on the route, Time Air would not have continued the service that we now are providing between those points from southern Alberta to British Columbia.

Moving on to the present operations, Time Air now provides scheduled air service to 10 communities in the Provinces of Alberta and British Columbia. Those points are Lethbridge, Calgary, Edmonton Grande Prairie, Peace River, Rainbow Lake, Jasper-Hinton and Medicine Hat in Alberta, and the two cities, Kelowna and Vancouver, in British Columbia.

• 0955

Time Air provides its scheduled services using three 50-passenger DASH-7s, two 30-passenger Shorts aircraft, and one 56-passenger Convair 640. The scheduled air services provided by Time Air vary from high-frequency service between certain city pairs; for example, between Lethbridge and Calgary we currently operate five flights daily between the points Medicine Hat and Calgary, rather seven flights between Lethbridge and Calgary, and five flights daily between Medicine Hat and Calgary, varying to a low frequency of one flight a day; for example, Edmonton to Rainbow Lake, depending on the demand and nature of the business in the varying communities.

We now have hangar facilities and bases of operation at Lethbridge, Edmonton, Medicine Hat and Grande Prairie. We currently employ, on a full-time basis, 210 people supporting our scheduled commercial air services.

During the year 1981, Time Air carried over 243,000 passengers, flew just over 58 million revenue passenger-miles and generated revenues in excess of \$14 million. For the current year, we are projecting traffic of in excess of 300,000 and revenues exceeding \$20 million.

In addition to operating the most modern turboprop aircraft in the world today, we believe we have taken full advantage of the latest in technological developments. An example is the computerized reservation system that we have. We are a fully hosted carrier in Air Canada's Reservac II reservation system. Time Air has interline agreements with all the major Canadian and U.S. carriers and provides single-ticket connecting services with the major communities in North America and other communities serviced by Air Canada and CP around the world.

Time Air views its role in providing scheduled services in the Province of Alberta and British Columbia as twofold: First, the linking of important smaller communities in the Province of Alberta with the major cities in the Provinces of Alberta and B.C., and we see ourselves continuing to grow with those communities' needs as we have in the past; and second, the provision of supplemental services on routes operated by both

[Translation]

Il y a un peu plus d'une semaine, le 1^{er} février, Time Air a donc inauguré sa liaison régulière de Medicine Hat, Lethbridge, Kelowna et Vancouver au moyen d'un avion DASH-7. Il est à noter que si la décision originale n'avait pas été renversée et que si l'on avait permis aux deux transporteurs d'exploiter cette route, Time Air n'aurait pas maintenu le service qu'elle fournit actuellement entre ces deux localités du Sud de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Pour décrire maintenant notre activité présente, Time Air assure maintenant la desserte aérienne régulière de 10 localités situées en Alberta et en Colombie-Britannique. Ces villes sont Lethbridge, Calgary, Edmonton, Grande Prairie, Peace River, Rainbow Lake, Jasper-Hinton et Medicine Hat, en Alberta, et Kelowna et Vancouver, en Colombie-Britannique.

La flotte de Time Air comprend trois avions DASH-7 de 50 places, deux appareils Short de 30 places et un Convair 640 de 56 places. La fréquence des liaisons va de vols à haute fréquence entre certaines paires de villes, par exemple entre Lethbridge et Calgary, où nous assurons actuellement sept vols quotidiens, et entre Medicine Hat et Calgary, où nous en assurons cinq, jusqu'à une desserte de faible fréquence, avec un vol par jour, comme par exemple entre Edmonton et Rainbow Lake. Cette fréquence dépend de la demande des usagers et de la nature de l'activité économique dans les diverses localités.

Nous possédons maintenant des installations au sol à Lethbridge, Edmonton, Medicine Hat et Grande Prairie. Nous employons à l'heure actuelle 210 personnes à plein temps.

En 1981, Time Air a transporté plus de 243,000 passagers, parcouru 58 millions de milles-passager et enregistré un chiffre d'affaires dépassant 14 millions de dollars. Pour l'année en cours, nous prévoyons dépasser le chiffre de 300,000 passagers et de 20 millions de recettes.

Outre que nous mettons en service l'avion à turbopropulsion le plus moderne du monde, nous avons pleinement tiré parti des plus récentes innovations techniques. Je citerai, à titre d'exemple, le système de réservation informatisée que nous possédons. Nous figurons sans restrictions dans le système de réservation Reservac II d'Air Canada. La compagnie a conclu des accords de correspondance avec tous les principaux transporteurs canadiens et américains et assure des service de correspondance sur billet unique avec les principales villes d'Amérique du Nord et toutes les localités desservies par Air Canada et CP dans le monde entier.

Time Air considère son rôle dans la fourniture de services réguliers dans les provinces de l'Alberta et de Colombie-Britannique comme étant double: tout d'abord, il s'agit de relier les petites localités les plus importantes de la province de l'Alberta avec les grandes villes dans les deux provinces, en continuant à nous développer au rythme de la croissance des besoins de ces villes, et d'autre part, il s'agit de fournir un

[Texte]

regional carriers and mainline carriers in these provinces. For example, Time Air provides supplemental scheduled air service between Calgary and Edmonton along with PWA while also providing supplemental service between Grande Prairie and Edmonton along with the national carrier CP Air.

The dual role served by Time Air is important both to the travelling public and also to the viability of the overall route network of our company.

Moving on to the future of Time Air, Time Air foresees itself as continuing to expand within the dual role referred to earlier in these comments. As in the past, Time Air wishes to be in a position to grow with its existing markets and enter new markets of the types described today.

Time Air currently has options to purchase four deHavilland DASH-8 aircraft for delivery in 1986. We see these aircraft going into service on some of our existing routes providing non-stop services to many of the communities that we are operating into today. While we have recently cancelled two options that we had on DASH-7 aircraft, we foresee an expansion of our DASH-7 fleet as well in the future.

We would also foresee the possibility of assuming a more dominant role on certain short-haul routes currently being served by jet aircraft as the cost of fuel and/or decline in traffic makes the viable use of jet aircraft obsolete. In this regard, it should be noted that PWA, the regional carrier for western Canada, as others, have publically recognized the problems of continuing to operate jet aircraft on short-stage lengths.

• 1000

While Time Air does not foresee itself becoming a jet-aircraft operator in the immediate future, it is important for us to be in a position to make decisions about the best type of aircraft required to serve the requirements of the public without being impeded by artificial policy restrictions. In this regard it should be noted that since commencing its scheduled services in 1966, Time Air has upgraded its equipment type no less than five times. The evolution of Time Air has resulted and will continue to result in continuing changes in aircraft type required to serve traffic demands as the nature and type of traffic carried by Time Air changes.

In the early days, and until not too long ago, the bulk of our traffic was business traffic that was commuting daily between the smaller centres and the larger centres. With the addition of the points Kelowna and Vancouver and Jasper-Hinton, it is our intent to spread our traffic into the vacation-type traffic, particularly associated with ski traffic and so on, and spread our traffic around a bit from the regular business-type traffic. In addition to providing the commuter service, we also provide primary connections to the two national carriers, and will continue to do this as we grow.

[Traduction]

service complémentaire sur les routes exploitées aussi bien par les transporteurs régionaux que par les transporteurs nationaux dans ces provinces. Par exemple, Time Air fournit un service régulier complémentaire entre Calgary et Edmonton s'ajoutant au vol PWA, de même qu'entre Grande Prairie et Edmonton, où notre service complète celui du transporteur national CP Air.

Ce double rôle joué par notre société répond à la fois aux besoins des usagers et aux exigences d'exploitation de l'ensemble de notre réseau.

Parlons maintenant de l'avenir. Time Air prévoit poursuivre son expansion dans le cadre du double rôle que je viens de définir. Comme par le passé, Time Air souhaite conserver la possibilité de s'étendre sur son marché actuel et pénétrer des marchés nouveaux, du genre de ceux décrits aujourd'hui.

Time Air possède à l'heure actuelle des options d'achat de quatre deHavilland DASH-8 livrables en 1986. Nous pensons mettre ces appareils en service sur certaines de nos lignes actuelles, assurant des liaisons sans escale avec plusieurs des localités que nous desservons actuellement. Bien que nous venions d'annuler deux options d'achat d'avion DASH-7, nous prévoyons néanmoins accroître également à l'avenir le nombre de ces appareils que nous possédons.

Nous pensons également pouvoir jouer un rôle plus éminent sur certaines liaisons de courte distance actuellement desservies par des avions à réaction et sur lesquelles le coût du carburant ou la réduction du trafic détruit la rentabilité de ces avions. À cet égard, il convient de noter que PWA, le transporteur régional dans l'Ouest, ainsi que d'autres, ont reconnu publiquement les problèmes d'exploitation que pose le recours à des avions à réaction sur de petites distances.

Bien que Time Air n'envisage pas de mettre en service elle-même des avions à réaction dans l'avenir immédiat, il est important pour nous de conserver la liberté de décider du genre d'avion qui répondra le mieux aux besoins du public, sans être limités par des restrictions artificielles. Je signalerai, à cet égard, que Time Air a modifié son équipement au moins cinq fois depuis la mise en place de son service régulier. L'évolution de Time Air a entraîné, et continuera à entraîner, la nécessité de modifier la flotte de la société afin de l'adapter à la nature changeante de la demande.

Au début, et jusqu'à très récemment encore, la grande majorité de nos passagers faisaient une navette quotidienne entre les petites villes et les grands centres. Maintenant que nous avons inclu Kelowna, Vancouver et Jasper-Hinton dans notre réseau, nous avons l'intention de nous attaquer au trafic des vacanciers, particulièrement des skieurs, afin d'élargir notre clientèle. En outre du service de navette que nous fournissons, nous assurons également des correspondances avec les vols des deux grands transporteurs nationaux et continuerons à le faire à l'avenir.

[Text]

Turning now to comments on our proposed policy, Time Air supports the continued economic regulation of the commercial air-carrier industry in Canada, in particular in both market entry and exit. The nature of economic regulation in Canada as it exists today has permitted Time Air to develop and expand a type of scheduled air service within the Provinces of Alberta and British Columbia which otherwise might not have been available to the travelling public.

At the present time no government policy exists for local air-carriers. While Time Air has been able to develop and expand to date in a policy vacuum, it is no longer appropriate that carriers such as Time Air should be regulated outside a general policy environment. Carriers such as Time Air have now reached a size where it has become increasingly important that their present and future role be recognized within a general domestic air-carrier policy statement.

The existing regional air-carrier policy statement was first enunciated in 1966. It is interesting to note that Time Air carried more passengers and flew more revenue passenger-miles in 1981 than all but one of the regional carriers in 1966. A comparison is attached to the document in front of you. It is Appendix A, and if you will look at that you will note that Pacific Western Airlines carried 300,000 passengers in 1966; Nordair 8,000; Transair 90,000; Quebecair 166,000; and Eastern Provincial 102,000—compared with what Time Air did last year, 243,000.

Another interesting comparison, which is not noted there, is the difference in capital cost of equipment that we face today versus what the regional carriers in 1966 were faced with. A DASH-7 today markets for about \$7.5 million, compared with the jet aircraft that were being introduced in 1966, varying from \$1.2 million to \$3 million, which the then regional carriers were faced with.

While Time Air supports the proposed domestic air-carrier policy paper of Transport Canada in principle, Time Air is concerned that the policy paper may well artificially restrict evolutionary growth and cause existing operating conditions to become the status quo for the future. Time Air has two major areas of concern about the proposals contained in the draft policy paper.

• 1005

Firstly, paragraph 50 of the policy paper would restrict local carriers to the use of non-jet equipment on scheduled passenger services. Time Air sees no useful purpose in such a restriction. The market and aircraft technology should determine the type of aircraft required at any given time. The local carriers will always be subject to the regulator, the ATC, with respect to the reasonableness of equipment selection. As in the past, the carrier and the market he is associated with, should dictate the type of equipment, and not an artificial regulation.

Secondly, paragraph 51 of the draft policy paper unnecessarily limits the role which may be played by the local carrier

[Translation]

Pour aborder maintenant le projet gouvernemental, Time Air se prononce en faveur du maintien de la réglementation économique des transports aériens commerciaux au Canada, et notamment en ce qui concerne l'entrée sur le marché et la sortie. La nature de la réglementation économique telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui au Canada a permis à Time Air de se développer et de mettre en place dans les provinces de l'Alberta et de la Colombie-Britannique un service régulier qui n'aurait pas autrement été mis à la disposition des voyageurs.

Il n'existe pas à l'heure actuelle de politique gouvernementale régissant les transporteurs aériens locaux. Time Air a pu se développer dans un tel vide administratif, mais il convient aujourd'hui de mettre en place un cadre général dans lequel s'exercera la réglementation. Les transporteurs comme Time Air ont maintenant atteint une dimension telle qu'il devient essentiel que leur rôle actuel et futur soit reconnu dans le cadre d'une politique générale des transports aériens intérieurs.

La politique actuelle touchant les transporteurs régionaux a été énoncée en 1966. Il est intéressant de noter que Time Air a transporté plus de passagers et assuré plus de milles passager en 1981 que tous les transporteurs régionaux en 1966, sauf un. Vous trouverez à l'Annexe A de l'exposé qui vous a été distribué les chiffres correspondants et vous verrez que Pacific Western Airlines a transporté 300,000 passagers en 1966, Nordair 8,000, Transair 90,000, Québecair 166,000 et Eastern Provincial 102,000, à comparer au chiffre de 243,000 passagers transportés l'année dernière par Time Air.

Une autre comparaison intéressante, qui n'est pas notée ici, est la différence entre le coût d'investissement des équipements que nous connaissons aujourd'hui par rapport au coût encouru par les transporteurs régionaux en 1966. Un DASH-7 coûte aujourd'hui 7.5 millions de dollars, par comparaison aux avions à réaction introduits en 1966, et coûtaient aux transporteurs régionaux de 1.2 million à 3 millions de dollars.

Bien que Time Air soit d'accord sur le principe du projet gouvernemental, nous craignons qu'il ne limite artificiellement notre croissance future et ne fige à jamais les conditions d'exploitation du moment présent. Ces craintes portent essentiellement sur deux points contenus dans le projet.

En premier lieu, le paragraphe 50 du projet gouvernemental obligerait les transporteurs locaux à ne pas utiliser des avions à réaction pour leurs services passager à horaire fixe. Notre compagnie considère que c'est une restriction inutile. En effet, c'est le marché et la technologie qui dictent le type d'avion qui doit être utilisé. Les transporteurs locaux sont toujours tenus de respecter les règlements, notamment ceux du Comité des transports aériens en ce qui a trait au choix du matériel utilisé. Comme par le passé, ce sont les circonstances qui dictent le choix du matériel et non pas une réglementation artificielle.

Deuxièmement, le paragraphe 51 du projet limite de façon injustifiée les services réguliers susceptibles d'être fournis à

[Texte]

in serving the scheduled air-service demands of Canada in the future. In the 1966 and 1969 regional air-carrier policy statements, the then ministers of transport attempted to define the role of the regional carrier in some detail. Evolution and changing market conditions soon rendered these definitions irrelevant. In the proposed new policy, the role of the regional carrier is defined in a much broader manner, eliminating the type of definition contained in paragraph 51 of the proposed policy statement. Time Air submits that neither the public nor the carriers will be well-served with the type of restriction contained in paragraph 51 of the proposed policy paper. Adequate protection for the national and regional carriers is contained in the proposed policy papers without restrictions such as those contained in paragraphs 50 and 51. Time Air therefore proposes that paragraphs 50 and 51 of the proposed policy paper be deleted.

In conclusion, I think it is interesting to note that the policy paper describes the number of carriers to which the local-service policy applies. There are some 70 or 80 carriers throughout Canada in that position. Having looked at the local-service carriers, I think there are really about six across Canada in the same position the regional carriers were in 1966. The evolution which has taken place since that time has brought us to a point where there are about a similar number who have reached the level, in terms of size and numbers of passengers carried, that Time Air has reached. Two of these are here this morning, and we will hear comments from them as they see the policy as well.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Barton, a very interesting paper. I am sure we will be returning to you in a few minutes when we have heard from your colleagues. I will have a question or two for you myself, and I know other members will as well.

I would now like to call on Bradley Air Services Limited/First Air, and ask Mr. John Crichton to present their brief. Mr. Crichton, please.

Mr. John W. Crichton (Executive Vice-President, Bradley Air Services Limited/First Air): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman and members of the committee, thank you for the invitation to appear here today.

As you know, I represent Bradley Air Services Limited, which is a local-service carrier of 220 employees headquartered at Carp, Ontario, about 15 miles west of the room we are presently sitting in.

We operate both scheduled and charter services in southern Canada and throughout the Arctic. In 1982, we expect gross sales in excess of \$17 million, generated by assets with a market value of approximately \$22 million. About one-half of our sales are related to the provision of unit-toll air services. In

[Traduction]

l'avenir au Canada. Dans les énoncés politiques réglementant les opérations des transporteurs régionaux de 1966 et 1969, les ministres des Transports d'alors ont essayé de définir en détail le rôle des transporteurs régionaux. Le temps et l'évolution des conditions du marché font maintenant que ces définitions sont dépassées. Dans le projet gouvernemental, le rôle des transporteurs régionaux est défini beaucoup plus largement et les dispositions que l'on trouve dans la définition du paragraphe 51 ont été éliminées. Notre compagnie pense que pas plus le public que les transporteurs ont quelque chose à gagner par le type de restrictions que l'on trouve au paragraphe 51 du projet. En effet, les transporteurs régionaux et nationaux sont suffisamment protégés dans le projet gouvernemental sans qu'il soit pour autant besoin de recourir aux restrictions visées aux paragraphes 50 et 51. En conséquence, Time Air propose que les paragraphes 50 et 51 du projet soient éliminés.

En conclusion, il est intéressant de remarquer que le projet passe en revue les transporteurs visés par la politique réglementant les services locaux. Il y a approximativement 70 ou 80 transporteurs au Canada qui sont dans cette position. Ayant passé en revue les transporteurs locaux, je crois pouvoir dire qu'il y en a, à vrai dire, six au Canada qui se trouvent dans la position où étaient les transporteurs régionaux en 1966. L'évolution qui a eu lieu depuis lors fait qu'il y a approximativement le même nombre de compagnies qui ont atteint le même niveau que nous, compte tenu de l'importance et du nombre de passagers transportés. Deux d'entre elles sont présentes ce matin et nous aurons l'occasion d'entendre ce qu'elles ont à dire sur le projet.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Barton, de nous avoir donné lecture d'un mémoire aussi intéressant. Dans quelques minutes, je suis convaincu que les députés auront des questions à poser, après toutefois avoir entendu vos collègues. Personnellement, je vous poserai également quelques questions.

Je voudrais maintenant demander au représentant de Bradley Air Services Limited/First Air, M. John Crichton, de donner lecture de son mémoire. Monsieur Crichton, vous avez la parole.

M. John W. Crichton (vice-président exécutif, Bradley Air Services Limited/First Air): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je voudrais vous remercier de l'invitation que vous m'avez faite de comparaître aujourd'hui.

Comme vous le savez, je représente la compagnie Bradley Air Services Limited, une compagnie de transport aérien local comportant 220 employés, dont le siège social se trouve à Carp, en Ontario, qui se trouve à 15 milles à l'ouest d'où nous nous trouvons présentement.

Notre compagnie exploite un service passager régulier, ainsi que des services d'affrètement dans le sud du Canada et partout dans l'Arctique. En 1982, nous pensons que notre chiffre d'affaires dépassera 17 millions de dollars; quant à nos actifs, leur valeur marchande se chiffre approximativement à

[Text]

Ontario and Quebec, we operate scheduled services between Ottawa and Mirabel airports, and between Ottawa, North Bay and Sudbury. In the Arctic, we operate scheduled services to 13 communities in the eastern Arctic, principally on Baffin Island, as well as an international route between Frobisher Bay and Godthab, the capital of Greenland. With the exception of Ottawa-Mirabel and Frobisher Bay-Godthab routes, all of our unit-toll services were previously operated by local-service carriers that went bankrupt.

• 1010

The southern services of the company are characterized by relatively light traffic densities as a result of competition from both other airlines and ground modes of transportation. Our northern services, although not subject to ground-mode competition, do compete with other air carriers on both a charter and scheduled basis. The operating environment is probably the harshest on earth, and this in turn produces high operating costs. For instance, few airports in the north have instrument-approach aids as comprehensive as those found in the southern part of the country. Scheduled flights are frequently flown hundreds of miles only to find the destination weathered out. The aircraft must return to its point of departure and try again later. The net result is operating costs for two flights but revenue for one.

Some northern airports are physically limited, thus having an adverse economic impact on the provision of air services. Pangnirtung on Baffin Island is a good example. The length of the airstrip at this community imposes a weight restriction on the operation of our turboprop Hawker Siddeley 748s. As a consequence of this our efficiency is limited and costs are artificially inflated. These situations are typical throughout the north and are experienced by most carriers.

These problems are compounded by the extremely light traffic densities. The average population of the communities we serve in the Eastern Arctic is about 725 persons. If one discounts Frobisher Bay, the average drops to 500.

Notwithstanding the difficulties inherent in serving this area, the population expects, and indeed deserves, high-quality service with modern aircraft and all the accoutrements of the mature airline milieu of southern Canada.

Like other carriers operating in remote areas, we provide charter services with the same human and equipment resources with which we operate scheduled services. Business is cyclical,

[Translation]

22 millions. Environ la moitié de notre chiffre d'affaires provient de la prestation de services aériens à taux unitaire. En Ontario et au Québec, nous relient par service régulier l'aéroport d'Ottawa à celui de Mirabel, et également, nous assurons la desserte à partir d'Ottawa, de North Bay et de Sudbury. Dans l'Arctique, nous assurons la desserte régulière de 13 communautés dans l'est, notamment celle des localités situées sur l'île de Baffin, et nous exploitons également une ligne internationale entre Frobisher Bay et Godthab, la capitale du Groenland. À l'exception des lignes Ottawa-Mirabel et Frobisher Bay-Godthab, tous nos services à taux unitaire étaient avant assurés par des transporteurs locaux qui ont fait faillite.

Étant donné la concurrence des autres compagnies aériennes, ainsi que des autres modes de transport, la compagnie ne transporte relativement que peu de passagers dans le sud du pays. Par contre, les vols que nous assurons dans le nord du pays, ne devant pas subir la concurrence des autres modes de transport, concurrencent d'autres transporteurs aériens, tant pour ce qui concerne l'affrètement que le transport des passagers à horaire fixe. Étant donné que nos opérations dans le Nord se font dans des conditions qui sont probablement les plus difficiles qui soient, nos coûts d'exploitation sont extrêmement élevés. Par exemple, on ne trouve que peu d'aéroports, dans le Nord, dotés de systèmes d'approche aux instruments aussi perfectionnés que ceux qu'on peut trouver dans le sud du pays. Les conditions climatiques sont telles que souvent, après quelques centaines de milles parcourus, nos vols réguliers doivent rebrousser chemin, étant donné les conditions climatiques. Les avions doivent donc faire demi-tour et essayer de repartir un peu plus tard. En conséquence, nos coûts d'exploitation sont doubles, mais par contre, nos recettes ne le sont pas.

Certains aéroports dans le Nord ont des installations relativement limitées, ce qui ne manque pas d'avoir des effets économiques préjudiciables sur les services aériens. L'aéroport de Pangnirtung, sur l'île de Baffin, est un bon exemple. La longueur de la piste de décollage impose des restrictions de chargement à notre avion turbopropulseur Hawker Siddeley 748. En conséquence, notre efficacité est limitée et nos coûts sont gonflés artificiellement. Néanmoins, cela est monnaie courante un peu partout dans le Nord, et tous les transporteurs sont logés à la même enseigne.

Ces problèmes sont aggravés par la faible densité de trafic. La population moyenne des communautés que nous desservons dans l'est de l'Arctique est de l'ordre de 725 habitants. À l'exception de Frobisher Bay, en moyenne, elle est de 500 habitants.

Nonobstant les difficultés inhérentes à nos opérations dans cette région, la population s'attend, et de fait mérite, qu'on lui fournisse des services d'excellente qualité, avec des avions modernes, comme c'est le cas dans le sud du Canada.

Comme les autres transporteurs qui opèrent dans les régions éloignées, nous assurons des services d'affrètement avec le personnel et le matériel dont nous nous servons pour nos

[Texte]

with the seasons peaking in summer and troughing in winter. The requirement to provide medical and other types of emergency flights exists year-round. Hundreds of peoples' lives in this area literally depend on stable, year-round air services.

The economic balance required to sustain such services is extremely delicate. In most markets in the remote areas of Canada, there is simply not room for two carriers to survive financially in a head-to-head competitive situation. Any policy proposal or regulatory changes that seek to impose a "pro-competitive approach" to the remote areas of the country will de-stabilize existing services, causing a reduction in the quality of service and jeopardizing the financial position of carriers. This has already happened in the past and will no doubt occur in the future even if we maintain the regulatory status quo. To a large extent this has been the natural machinations of the marketplace. But it would make no sense to exacerbate the situation by an ill-conceived attempt to make competition the guiding principle and an end unto itself.

The policy proposal presently before you does not seek to do this in any part of the country. It is, I think, a realistic document in many respects. It clearly recognizes some fundamental truths about the airline industry. Air markets are finite and can only economically support a finite amount of capacity or carriers. This fact is as equally true between Toronto and Montreal as it is between Frobisher Bay and Cape Dorset. The policy attempts to build from this starting point and to lay out the framework of checks and balances which will achieve the aim of avoiding wasteful competition and capacity.

Some have criticized this approach and labelled it a perpetuation of the status quo and, as such, unacceptable.

Mr. Chairman, what is so wrong with a policy that is evolutionary rather than revolutionary? What is wrong with taking a cautious and deliberate approach to a system that is working relatively well? Our American neighbours adopted the revolutionary approach in 1978. The result has been the greatest period of financial peril the air industry of that country has ever seen. U.S. air fares compared to Canadian are considerably higher, whether you accept the dollar at par or not. Airline employees are being laid off by the thousands.

The Canadian air-transportation system is performing better than that in the U.S., whether viewed from the eyes of consumers or from those of airline managements. Our system is relatively stable, efficient, and productive. Surely a policy which attempts to build on this success is the preferred course, regardless of what kind of label some may choose to pin on it.

[Traduction]

services réguliers. Les opérations sont cycliques et nous connaissons une forte activité l'été et une baisse en hiver. Pendant toute l'année, nous assurons entre autres des vols d'urgence (transport de produits pharmaceutiques, de médecins). On peut dire que dans cette région, la vie de nombreuses personnes dépend de l'existence de services réguliers stables pendant toute l'année.

Les conditions économiques nécessaires pour assurer ces services sont extrêmement délicates. Dans la plupart des régions éloignées du Canada, le marché n'est pas suffisant pour permettre à deux transporteurs concurrents de survivre financièrement. Toute politique ou changement à la réglementation visant à imposer une «approche favorisant la concurrence» dans ces régions n'aboutira qu'à déstabiliser les services fournis à l'heure actuelle, ce qui ne manquera pas d'entraîner une diminution de la qualité des services et également de mettre en cause la situation financière des transporteurs. C'est ce qui s'est déjà passé et ce qui se passera sans aucun doute à l'avenir si nous nous en tenons au statu quo. Dans une large mesure, il s'agit de manœuvres de marché. Mais il serait insensé d'exacerber cette situation en essayant de façon erronée de faire que la concurrence devienne un élément important et une fin en soi.

Le projet gouvernemental à l'étude ne va dans ce sens nulle part au pays. À notre avis, il s'agit d'un document réaliste à beaucoup d'égards, qui met en relief certains des traits fondamentaux de l'industrie aérienne. Les marchés des transporteurs aériens sont bien circonscrits et, économiquement, ne peuvent absorber qu'un nombre bien précis de transporteurs ou d'activités. Cela est aussi vrai entre Toronto et Montréal qu'entre Frobisher Bay et Cap Dorset. À partir de là, le projet essaie de déterminer un cadre d'opérations qui permettront d'éviter toute concurrence et activité inutiles.

D'aucuns ont critiqué cette approche, qu'ils ont qualifiée de continuation du statu quo, la considérant, partant, comme inacceptable.

Monsieur le président, que peut-on trouver à redire à une politique préconisant l'évolution plutôt que la révolution? Qu'est-ce qu'il y a de mal à être délibérément prudent en étudiant un système qui, en définitive, donne des résultats passablement bons? Nos voisins américains ont, eux, opté pour l'approche révolutionnaire, en 1978. Le résultat a été que leur secteur de l'aviation a connu les plus graves difficultés financières de son existence. Les tarifs aériens américains sont beaucoup plus élevés, par comparaison avec les tarifs canadiens, peu importe la parité du dollar canadien par rapport au dollar américain. Également, de nombreux employés des compagnies aériennes américaines ont été mis à pied.

Le système de transport aérien canadien donne de meilleurs résultats que son homologue américain, tant du point de vue des consommateurs que des gestionnaires des compagnies aériennes. Notre système est relativement stable, efficace et rentable. De toute évidence, les mesures permettant de continuer dans ce sens devront être préférées, peu importe le nom qu'on voudra bien leur donner.

[Text]

[Translation]

• 1015

I mentioned that the policy contained certain checks and balances designed to achieve its overall objectives. It is in this area of fine tuning that one finds reasonable disagreement.

Before dealing specifically with these points, I would like to stress that no policy proposal could contain all the answers or cover all possible future situations. In a similar fashion, every carrier has its own unique outlook bolstered by its own biases and self-interest.

The Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission is the necessary arbiter within this system of conflicts and unknowns. It deals on a day-to-day basis with all the nuts and bolts of airline regulation. As a statutory tribunal, it can do this in a detached way, which is seen as fair by all participants regardless of their motivating interest. Mistakes in law can be corrected in the courts. Decisions can also be reversed on policy grounds by political authority. The system is not perfect but it works reasonably well, and I think most carriers, on sober reflection, would be reluctant to change it.

However, in order to function productively, the regulatory agency should not be hamstrung by policy. The ATC operates under the statutory test of present and future public convenience and necessity. They are obliged to make a determination in this respect regardless of policy.

It follows then that a preferred policy is one which walks the tightrope between general but meaningful guidelines, though at the same time not inhibiting the ATC's discretion to act when the circumstances of any given case require it.

A policy should also be open to regular, frequent review, even if done only informally. The industry is dynamic; in some cases, the natural course of events should not be inhibited by a policy which did not foresee them.

Mr. Chairman, I have little comment to make on certain aspects of the policy, such as the regional dividing line and non-stop stage lengths assigned to regional carriers, other than to say that it appears the policy has left a number of escape hatches that could be implemented if necessary in those cases.

However, there is an aspect to the policy which raises grave concerns. That is the proposed restriction against jet equipment by local-service carriers on unit-toll passenger services.

The Air Transport Association of Canada, at its recent annual meeting in Quebec City, passed a resolution calling for the revocation of this restriction.

It is most significant that this resolution was passed unanimously by all members, including the trunk and regional carriers. No one, to my knowledge, agrees with this restriction.

J'ai dit que le projet comportait certaines mesures visant à atteindre les objectifs fixés. C'est au sujet de questions de détail que nous ne sommes pas d'accord.

Avant d'en discuter, je voudrais insister sur le fait qu'il est impossible qu'une politique comporte toutes les réponses possibles ou prévoie l'avenir. De la même façon, chaque transporteur a son propre point de vue, qui découle de ses intérêts, ainsi que de ses options.

Le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports doit être l'arbitre en cas de conflits et imprévus. Le comité doit faire appliquer au jour le jour la réglementation du transport aérien. En sa qualité de tribunal statuaire, il est impartial, ce que toutes les parties en cause acceptent, peu importe leurs intérêts personnels. Les tribunaux peuvent rectifier des erreurs de droit et les jugements rendus peuvent également être annulés pour des raisons politiques ou par les autorités politiques. Le système n'est pas parfait, mais il fonctionne relativement bien, et je crois que la plupart des transporteurs, toute réflexion faite, seraient hésitants à le modifier.

Toutefois, pour qu'il fonctionne bien, il ne faut pas que l'organisme de réglementation voie sa tâche alourdie par des considérations politiques. De par la loi, le comité doit prendre en compte les besoins présents et futurs du public. Il est donc obligé, dans ses décisions, de s'en tenir à cela, peu importe les politiques proposées.

Il s'ensuit que la politique retenue devra comporter des directives générales appropriées, tout en ne portant pas atteinte au pouvoir discrétionnaire du comité de prendre les mesures qui s'imposent dans certains cas.

Il faut également que cette politique puisse faire l'objet d'examen réguliers, voire informels. L'industrie aérienne est un secteur dynamique; et il ne faudrait pas que, dans certains cas, l'évolution de ce secteur puisse être entravée par une politique à courte vue.

Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter à certains aspects du projet, comme la ligne de démarcation et les lignes sans escale accordées aux transporteurs régionaux, si ce n'est qu'il semblerait que la politique n'a pas prévu certaines échappatoires dont les compagnies pourraient se prévaloir dans ces cas.

Toutefois, il y a un aspect de la politique qui suscite de graves inquiétudes. Il s'agit de la restriction envisagée ne permettant pas aux transporteurs locaux d'utiliser des avions à réaction pour assurer les services passagers à taux unitaire.

L'Association des transporteurs aériens du Canada, lors de sa réunion annuelle, qui a eu lieu à Québec, a adopté une résolution demandant l'abandon de cette restriction.

Fait significatif, cette résolution a été adoptée à l'unanimité des membres, notamment par les transporteurs régionaux et nationaux. Personne, à ma connaissance, n'est d'accord sur cette restriction.

[Texte]

My company's opposition to the "no-jet" clause is based on the following grounds.

Financial and market conditions have been in the past, and will continue to be in the future, the most effective regulator of the use of jet equipment by local carriers. Up until now, no restrictions have existed in this regard, yet no local carrier has run out and purchased jets for use in passenger unit-toll services.

Since the policy would respect existing licence authorities, a serious anomaly would result as some local-service carriers already hold licences which permit the use of jet equipment on unit-toll passenger services. As a consequence, the proposal would create two classes of local-service carriers, and this would be inequitable.

The "no-jet" clause denies the public and carriers alike the benefits of technological advances. A number of jet aircraft appropriate to the role of local carriers are currently available. If they are economically and operationally suited to a particular carrier's needs, there should be no artificial constraints against their use.

The restriction could unfairly penalize a local carrier who, through years of effort and investment, built up a network to the point where some form of turbo-jet aircraft is the only sensible solution to economically meet public demand. The "no-jet" clause would either force the local carrier to use less than optimum equipment—with the attendant economic and service penalties on the public—or step aside for a regional or national carrier. Such a situation would only discourage a local carrier from taking anything but a short-term view of its market and service obligations.

The restriction would force investors and lending institutions to reassess their participation in financing local-service carriers. There is no question that the proposed restriction would be interpreted as an arbitrary cap on the growth of a company. Nobody wants to invest in limited-growth situations.

• 1020

The proposed "no-jet" clause would create an inflexible situation where other stated aims of the policy may well be rendered unattainable. It may be in the public interest for a local carrier to provide service in a given market either not served or served unsatisfactorily by a trunk or regional carrier. The local carrier may only find it practical to do so using some type of turbo-jet equipment. In this respect the competitive and supplementary roles of all three levels of carriers will not always fall neatly into place. As an example, a regional, for sound financial and or operational reasons, may decline to operate a needed service in a given market. A local carrier

[Traduction]

Notre compagnie s'oppose à cette restriction pour les raisons suivantes.

Par le passé, et également à l'avenir, ce sont des considérations financières et de marchés qui ont dicté et continueront de dicter à l'avenir aux transporteurs locaux d'utiliser des avions à réaction ou non. Jusqu'à présent, il n'y a eu aucune restriction à cet égard, et aucun transporteur local n'a acheté précipitamment des avions à réaction pour exploiter ces services passagers à taux unitaire.

Étant donné que le projet gouvernemental respecte le pouvoir des organismes qui délivrent des licences, il en résulterait une grave anomalie, étant donné qu'il existe déjà certains transporteurs locaux détenteurs de licences leur permettant d'utiliser des avions à réaction pour leurs services passagers à taux unitaire. En conséquence, cette proposition créerait deux catégories de transporteurs locaux, ce qui serait injuste.

L'article interdisant l'utilisation d'avions à réaction a également pour objet de refuser à la fois au public et aux transporteurs de bénéficier des progrès technologiques. En effet, il existe sur le marché, à l'heure actuelle, plusieurs avions à réaction que pourraient utiliser des transporteurs locaux. Si, d'un point de vue économique et opérationnel, ces avions répondent aux besoins particuliers de certains transporteurs, il ne faudrait pas qu'il y ait des obstacles artificiels à leur utilisation.

En outre, cette restriction risque de pénaliser injustement un transporteur local qui, après des années d'efforts et d'investissements, est parvenu à constituer un réseau qui justifie, d'un point de vue économique, l'utilisation de turbo-jets, compte tenu de la demande. Cette restriction aurait pour effet soit de contraindre ce transporteur à utiliser des avions moins appropriés—assurant de ce fait un service moins efficace et moins économique pour le public—soit de céder sa place à un transporteur régional ou national. Cela ne ferait que décourager les transporteurs locaux d'envisager à long terme leurs opérations et leurs obligations vis-à-vis du public.

De plus, cette restriction contraindrait les investisseurs et les organismes de prêt à procéder à la réévaluation de leur participation au financement des transporteurs locaux. Il ne fait aucun doute que cette restriction peut être interprétée comme une limitation délibérée de la croissance d'une compagnie. Personne, en effet, ne souhaite investir sans avenir.

L'article interdisant l'utilisation des avions à réaction créerait une situation rigide qui risquerait de ne pas permettre d'atteindre les objectifs fixés. Il est peut-être dans l'intérêt du public qu'un transporteur local assure certains services dans un marché donné non desservi ou mal desservi par un transporteur régional ou national. Ce transporteur peut considérer qu'il serait dans son intérêt d'utiliser certains types de turbo-jets. A ce sujet, le rôle concurrentiel et complémentaire des trois types de transporteurs ne sera pas toujours évident. Par exemple, un transporteur régional, pour de bonnes raisons financières ou opérationnelles, pourra refuser de desservir un marché donné

[Text]

may well find it makes sense provided the right aircraft is used. This may well be some type of jet. No jet, no service.

No restriction against jet equipment is contemplated for locals in charter or all-cargo unit-toll services. However, most locals operate charter services with the same aircraft they operate unit- toll passenger services.

A chicken-and-egg situation may well ensue. Unless utilization can be generated on both types of services, the acquisition of jet equipment becomes academic. The net result would be an artificial inhibition of service development, notwithstanding market demands to the contrary.

Mr. Chairman, the removal of this restriction will not bring about a rash of jet purchases by local carriers with a parallel threat to the stability of the national and regional carriers' networks. The financial and market realities of this industry make such a development absurd.

The national and regional carriers may, in the future, face real competitive challenges from local carriers in certain markets. But these would only be where a genuine demand exists and an alternative is required in the public interest. The policy would be self-defeating if it fettered the ATC's discretion from allowing this.

Some carriers have urged that locals be restricted by stage-length or multistop operations. I believe Air Canada made a written submission in this regard. We urge you to reject such an approach. The market and financial strength of the national and regional carriers, compared to that of the locals, makes such a restriction totally unnecessary.

The relative size of the national and regional carriers to each other is vastly different from that of the local carriers compared to their larger colleagues.

If a local carrier can identify and prove to the ATC that a given market, even if it is normally considered regional or national, needs and requires service, and if that local carrier can assemble the necessary finances and resources to perform the service, then that should be the end of the matter. There are not many such markets, but to the extent they may or will exist, the option should not be foreclosed.

Mr. Chairman, local-service carriers are so far away from being a financial or operational threat to nationals or regionals that competitive restraints between them should not be a policy consideration at all.

Indeed, local-service carriers can best develop in an environment without policy restrictions. Regional and national carriers

[Translation]

où existe une demande. Par contre, un transporteur local pourra le faire, dans la mesure où il lui est loisible d'utiliser le type d'avion le plus approprié. Il se peut que ce soit un certain type d'avion à réaction. Pas d'avion à réaction, pas de service.

On n'envisage pas d'imposer de restrictions équivalentes aux transporteurs locaux pour leurs vols d'affrètement ou leurs vols nolisés à taux unitaire. Toutefois, la plupart des transporteurs régionaux assurent leurs vols nolisés avec les avions qu'ils utilisent pour leurs services passagers à taux unitaire.

Il se pourrait que la situation devienne un cercle vicieux. A moins que l'on parvienne à utiliser les avions à réaction pour ces deux types de services, l'achat d'avions à réaction devient théorique. Dans ce cas, et nonobstant la demande existante, il en résulterait une diminution des services fournis.

Monsieur le président, si l'on élimine cette restriction, ce n'est pas pour autant que les transporteurs locaux vont se précipiter pour acheter des avions à réaction et que la stabilité des réseaux des transporteurs régionaux et nationaux va être menacée. Le marché, tel qu'il existe, et les réalités financières auxquelles doivent faire face les compagnies aériennes rendent cette hypothèse absurde.

Néanmoins, il se peut qu'à l'avenir, les transporteurs nationaux et régionaux doivent faire face à la concurrence des transporteurs locaux sur certains marchés. Mais il faudra qu'il y ait une demande véritable et que l'intérêt du public justifie d'autres services. Le projet gouvernemental serait contradictoire dans ses termes s'il empêchait le comité de permettre cette concurrence.

Certains transporteurs ont insisté pour que les transporteurs locaux s'en tiennent aux parcours par étape ou avec escale. Je crois qu'Air Canada a présenté un mémoire écrit à cet égard. Nous vous prions instamment de rejeter cette demande. Cette restriction est complètement superflue si l'on prend en considération les moyens financiers et le marché des transporteurs régionaux et nationaux, par comparaison aux transporteurs locaux.

L'importance relative des transporteurs régionaux et nationaux est très différente de celle des transporteurs locaux par rapport à leurs concurrents les plus importants.

Si un transporteur local peut prouver au comité qu'il existe une demande de services dans un marché, considéré normalement comme un marché régional ou national, et si ledit transporteur peut mobiliser les ressources financières et humaines nécessaires pour assurer ce service, cela devrait être suffisant. Ces marchés ne sont pas très nombreux, mais dans la mesure où ils peuvent exister, il ne faudrait pas abandonner cette option.

Monsieur le président, on ne peut pas raisonnablement dire que les transporteurs locaux menacent les opérations ou la situation financière des compagnies nationales ou régionales, au point où il faille leur imposer des restrictions.

En fait, ce serait plutôt le contraire, et les transporteurs locaux ne pourront se développer que s'il n'y a pas de restric-

[Texte]

ers do not need protection from local carriers; the converse is the case.

In conclusion, Mr. Chairman, I would like to state that my company feels the policy proposal, with the exceptions I have indicated, is a well-thought-out document. Its overall approach is reasonable, logical and right for the times. It realistically recognizes the legitimate interests of both the users of air service and those who must provide them.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Crichton. Your presentation is nothing if it is not forthright, and I am sure that it will generate some questions as we return to you after we have heard from Mr. Robert Engle, President of Northwest Territorial Airways Ltd. Mr. Engle, please.

Mr. Robert Engle (President, Northwest Territorial Airways Limited): Thank you, Mr. Chairman and members of the standing committee, for the opportunity to appear before you this morning.

Some background on NWT Air founded in 1962, of which I was the founder and its first pilot. The company established services out of Yellowknife with a single-engine deHavilland Otter, flying charters throughout the north. Today the company is operating regular-scheduled services across the Territories and to and from southern Canada in generating revenues in 1981 in excess of \$22 million, but it is always an opportunity for me to speak for the north, and from the north, and I would like to give you the background of NWT Air.

• 1025

Its first scheduled services were introduced in 1968 with a reliable, and still-current, airplane, the Douglas DC-3. The route was from Yellowknife via intermediate mining points such as Port Radium and Hope Lake to Coppermine on the Arctic coast. At that time, prior to northern airport developments, we had no airport at Coppermine and we were landing on sandbars. I have recently come to realize that we established one of the first air-sea services in Canada in which we landed on the sandbar and passengers and cargo were taken ashore by shore-boat or canoe. We have come a long way, since 1968, in scheduled services.

In 1978, NWT Air became a world-wide carrier, operating the Lockheed Hercules all-cargo aircraft. Since that time we have served in 48 countries throughout Africa, the South Pacific and the Middle East. Today we are dedicated to resource development, particularly to the development of oil, gas and uranium in Canada, north of 60.

The decision of the Canadian Transport Commission in 1979, authorizing regular services north of 60, accelerated our

[Traduction]

tions. Les transporteurs nationaux et régionaux n'ont pas besoin d'être protégés par des transporteurs locaux, ce serait plutôt le contraire.

En conclusion, monsieur le président, je voudrais dire que ma compagnie pense que le projet gouvernemental, sous réserve des exceptions dont j'ai parlé, est un document bien pensé. Les mesures proposées sont raisonnables, logiques et opportunes. En effet, elles prennent en cause les intérêts légitimes des usagers et des compagnies aériennes.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Crichton. Votre mémoire a le mérite d'être franc, et je suis convaincu que l'on aura des questions à vous poser dès que nous aurons entendu M. Robert Engle, président de Northwest Territorial Airways Ltd. Monsieur Engle, vous avez la parole.

M. Robert Engle (président, Northwest Territorial Airways Limited): Merci, monsieur le président, et messieurs les membres du Comité permanent, de me donner l'occasion de comparaître devant vous ce matin.

Je ferai un bref historique. La compagnie a été fondée en 1962, j'en ai été le fondateur, et également le premier pilote. La compagnie a commencé à assurer certains services à partir de Yellowknife, avec un monomoteur de Havilland Otter, et a effectué des vols nolisés dans le Nord. Aujourd'hui, la compagnie assure des vols réguliers partout dans les Territoires, à partir ou à destination du sud du Canada, et les revenus d'exploitation pour 1981 ont dépassé 22 millions de dollars. C'est toujours avec plaisir que je profite de l'occasion qui m'est donnée de défendre les intérêts du nord et de donner le point de vue des gens du nord; et dans cet ordre d'idées, je voudrais vous faire l'historique de NWT Air.

La compagnie a commencé ses vols réguliers en 1968 en utilisant un avion extrêmement fiable, toujours en exploitation, nommément le DC-3 de Douglas. La ligne allait de Yellowknife à Coppermine, sur la côte arctique, via certaines villes minières, comme Port Radium et Hope Lake. A cette époque, avant la construction d'aéroports dans le Nord, il n'existait pas d'aéroport à Coppermine et il nous fallait atterrir sur les bancs de sable. Dernièrement, je me suis rendu compte que nous avions été les pionniers des services air-mer au Canada; en effet, nous atterrissions sur les bancs de sable, et ensuite, nous débarquions les passagers et le fret, qui étaient acheminés vers la rive par canots ou caboteurs. Nous avons donc fait beaucoup de chemin depuis 1968.

En 1978, la compagnie est devenue une compagnie d'envergure mondiale, qui utilise des Lockheed Hercules pour le transport du fret. Depuis lors, nous desservons 48 pays en Afrique, dans le Pacifique sud, et au Moyen-Orient. Pour l'instant, nos opérations ont surtout trait à l'exploitation des ressources, notamment le pétrole, le gaz et l'uranium au Canada, au nord du soixantième parallèle.

La décision de la Commission canadienne des transports, en 1979, autorisant les services réguliers au nord du soixantième

[Text]

scheduled services across the Territories—known as the Transterritorial Service from Yellowknife to Rankin Inlet in Hudson Bay and to Frobisher Bay in the eastern Arctic. That service was referred to by the former vice-chairman of the commission, Mr. Gaylord Roberge, as a decision of precedence made by the air committee that year. Services were inaugurated in January of 1980 using Lockheed Electra aircraft—a 400-mile-an-hour turboprop aircraft in a freight-and-cargo combination configuration. The service was authorized as a permanent service by the Air Transport Committee this past year, 1981, after a two-year developmental period. Since then this service has continued to expand.

I will depart from my paper to describe the vacuum that was left by the merger of Transair and Pacific Western Airlines in 1977. At this time, the former services of Transair, which operated from southern Canada to northern Canada, have all been withdrawn. Its licences were suspended and cancelled. As a result of that vacuum, and the precedent-setting decision, the Transterritorial, NWT was authorized as the replacement carrier for Pacific Western Airlines, non-stop between Yellowknife and Winnipeg. It is a route of just under 1100 miles in length which was inaugurated on June 15, 1981—three days a week, non-stop. On December 1, 1981 it was expanded to five days a week, Monday through Friday, providing a link between the Territories and central Canada. A link that was not being served but that is now being served on a non-stop basis. In addition to the development of the northern region services in 1980 and 1981, NWT Air, like its associate carriers, stepped in where other northern carriers had fallen down. In 1980 we were assigned temporary authority for the rather extensive northward airline services to the central Arctic. We continued to operate those services until they were awarded as a permanent authority, again in 1981.

• 1030

Just recently the northern carrier Northern Commuter ceased service from the headwaters of the Mackenzie Valley, Fort Liard, Fort Nelson, Fort Simpson and connecting to Yellowknife. Again NWT Airways was assigned temporary authority and, today, we are operating four additional regular-scheduled services to these communities so that we are providing scheduled service to 15 northern communities.

NWT Air has operated scheduled and chartered commercial air services from Yellowknife since its founding in 1962. NWT Air defines northern Canada as being that part of Canada north of 60 degrees latitude. Also, NWT Air refers to unit-toll services as scheduled services, due to the fact that it operates all of its unit-toll air services on a regularly scheduled basis in accordance with a published timetable.

NWT Airways today operates a fleet of 2 Lockheed Electra aircraft, 2 Lockheed Hercules and 5 DC-3 aircraft in providing its commercial air services throughout northern Canada.

[Translation]

parallèle a accéléré nos services réguliers dans les Territoires, services que l'on connaît sous le nom de services transterritoriaux, de Yellowknife à Rankin Inlet (baie d'Hudson), et à destination de Frobisher Bay, dans l'est de l'Arctique. M. Gaylord Roberge, ancien vice-président de la commission, n'a pas hésité à qualifier la décision prise cette année-là par la commission de décision sans précédent. Les services ont été inaugurés en janvier 1980 et assurés par un Lockheed Electra, turbopropulseur volant à la vitesse de 400 milles à l'heure et transportant à la fois du fret et des passagers. Le Comité des transports aériens a permis que ce service devienne permanent l'année dernière, en 1981, après une période d'essai de deux ans. Depuis lors, les vols se sont multipliés.

Permettez-moi de m'écarter de mon mémoire pour vous décrire le vide qu'avait laissé la fusion de Transair et de Pacific Western Airlines, en 1977. A cette époque, les vols jadis assurés par Transair, du sud du Canada à destinations du Nord, avaient tous été coupés. Les licences avaient été suspendues et annulées. A cause de cette place vide et de la décision de la commission qui faisait précédent, la Transterritorial, notre compagnie a reçu l'autorisation de remplacer Pacific Western Airlines pour assurer un vol sans escale entre Yellowknife et Winnipeg. Il s'agit d'une ligne légèrement inférieure à 1,100 milles, que nous avons inaugurée le 15 juin 1981, trois vols par semaine sans escale. Le 1^{er} décembre 1981, nous assurons cinq vols par semaine, du lundi au vendredi, reliant les Territoires et le centre du Canada. Non seulement nous relierions ces régions, mais nous le faisons à l'heure actuelle sans escale. En plus des vols desservant le nord en 1980 et 1981, la compagnie, comme d'ailleurs ses transporteurs associés, a inauguré des services là où d'autres transporteurs du Nord n'étaient pas parvenus à le faire. En 1980, on nous a permis temporairement d'assurer la desserte d'un grand nombre de localités situées dans le centre de l'Arctique. Nous avons continué d'assurer ces vols jusqu'à ce qu'ils nous aient été accordés en permanence, en 1981.

Récemment, un transporteur du Nord, Northern Commuter, a mis fin à ses services de la vallée du Mackenzie, de Fort Liard, de Fort Nelson et de Fort Simpson, à destination de Yellowknife. Une fois de plus, notre compagnie a été autorisée à assurer ces vols, et aujourd'hui, nous avons ajouté quatre services réguliers supplémentaires à destination de ces communautés, de sorte que nous desservons sur une base régulière 15 communautés du Nord.

La compagnie effectue des vols commerciaux réguliers et nolisés de Yellowknife depuis sa fondation en 1962. Nous définissons le Nord du Canada comme la région au nord du 60^e parallèle. Également, la compagnie appelle ces services à taux unitaire des services réguliers, cela étant dû au fait que tous les services à taux régulier fournis par la compagnie sont fournis sur une base régulière, conformément à un horaire publié.

A l'heure actuelle, la compagnie dispose d'une flotte de deux Lockheed Electra, de deux Lockheed Hercules et de cinq DC-3 qui lui permettent d'assurer des vols commerciaux partout

[Texte]

NWTA now provides scheduled services to 14 communities in northern Canada. NWT Air flies over 4,800 unduplicated route miles in operating its scheduled services. Of particular significance is the fact that NWT Air provides both transteritorial scheduled services linking the western, central and eastern areas of northern Canada, and a scheduled service linking northern Canada to central Canada by way of its recently authorized scheduled services to Winnipeg.

Departing from my text for a moment, I would like to more fully describe that service. As at December 1, 1981 NWT Air was authorized to provide additional service to the northern region from Winnipeg non-stop to Rankin Inlet on the west coast of Hudson Bay. What that did was to give us a service throughout the Territories; prior to that it was "across the top", as we in the north refer to it. But the Transteritorial links the west to the central to the eastern Arctic.

Prior to 1980, it required two days to travel by air from Yellowknife via the south, Edmonton, Montreal and north to Frobisher Bay. Today, two days has been reduced to five hours. Prior to that time, to go from Yellowknife to Rankin Inlet via Churchill required a minimum of eight hours and often over night. Today that is a four-days-a-week service, 2.5 hours non-stop.

So on December 1, the Transteritorial across the Territories was linked into southern Canada and, today, residents of the central Arctic can travel non-stop to Winnipeg in 2.5 hours, and connect to Vancouver to be there at 8.30 that evening or to be in Ottawa at 10.15 that evening. Prior to that, to travel from central Canada involved an average of three or four stops, a change of planes, a minimum of five hours but often scheduled ten hours with change-of-plane times of up to five hours. There was a vacuum, I suggest, in central Canada for a service to the northern region. Thus it may be seen that NWT Air fills an important and special role in operating scheduled services throughout northern Canada and to southern Canada.

Referring now to general policy comments on the minister's proposal, NWT Air is in favour of continued economic regulation of commercial air carriers in Canada with respect to both entry to and exit from markets. NWT Air strongly believe that the combination of the size of Canada, with its relatively sparse population, and the vast areas of Canada which rely solely upon air transportation for the movement of passengers and goods does not lend itself to the de-regulation experiment currently underway in the United States.

In no case is this more vividly illustrated than in northern Canada. While NWT Air recognizes that an established government policy is an important element in the economic regulation of Canadian air couriers, NWT Air believes that any such policy must be sufficiently flexible to permit growth by evolution to meet changing circumstances.

[Traduction]

dans le Nord du Canada. La compagnie dessert actuellement régulièrement 14 communautés dans le Nord, et ses lignes régulières représentent plus de 4,800 milles. Fait particulièrement important, la compagnie assure un service régulier transterritorial reliant l'ouest, le centre et l'est du Nord du Canada et un service régulier reliant le Nord du Canada au centre du Canada, grâce à un vol régulier à destination de Winnipeg, vol que la compagnie vient de se voir autorisé.

Si vous me permettez de faire une digression, je voudrais m'attarder sur ce service. Depuis le 1^{er} décembre 1981, la compagnie a été autorisée à assurer certains services supplémentaires à destination du Nord, sans escale, de Winnipeg jusqu'à Rankin Inlet, sur la côte ouest de la baie d'Hudson. Cela nous a permis de desservir tous les Territoires; avant cela, nous ne desservions que la partie supérieure des Territoires, comme nous le disons dans le Nord. Mais le vol transterritorial relie l'ouest au centre et à l'est de l'Arctique.

Avant 1980, il fallait deux jours de vol, en passant par Yellowknife via le sud, Edmonton, Montréal et le nord, pour aller jusqu'à Frobisher Bay. Aujourd'hui, il ne faut plus que cinq heures. Avant, pour aller de Yellowknife à Rankin Inlet via Churchill, il fallait, au bas mot, huit heures, et souvent la nuit. Aujourd'hui, il y a un service de quatre vols par semaine, et il ne faut plus que deux heures et demie sans escale.

Donc, le 1^{er} décembre, le vol transterritorial à travers les Territoires était relié au sud du Canada, et maintenant, on peut se rendre du centre de l'Arctique à Winnipeg en deux heures et demie sans escale, et prendre une correspondance pour aller à Vancouver et y arriver à 20h 30, ou se rendre à Ottawa et y arriver à 22h 15. Avant cela, pour venir du centre du Canada, il fallait en moyenne faire trois ou quatre escales, changer d'avion, passer au minimum cinq heures en avion, mais souvent 10 heures, à cause des quelques cinq heures qu'il fallait pour changer d'avion. Il y avait donc une place à prendre dans le centre du Canada pour desservir le Nord. On peut donc constater que notre compagnie joue un rôle spécial important en assurant des services réguliers partout dans le Nord et à destination du sud du Canada.

Pour en venir maintenant à nos commentaires sur le projet gouvernemental, nous sommes d'accord pour que l'on continue de réglementer les transporteurs aériens au Canada tant en ce qui concerne l'accès au marché que la cessation de leurs activités. Nous sommes convaincus qu'étant donné la grandeur du Canada et sa faible population, ainsi que les immenses régions qui dépendent exclusivement du transport par air pour les mouvements de marchandises et de passagers, une déréglementation comme celle qui a lieu à l'heure actuelle aux États-Unis n'est pas indiquée au Canada.

A cet égard, l'exemple du Nord du Canada est frappant. Bien que la compagnie admette qu'une politique gouvernementale structurée est un élément important de réglementation économique des transporteurs aériens canadiens, nous pensons que cette politique doit être suffisamment souple pour permet-

[Text]

NWT Air has expanded and evolved as the de facto northern Canada regional carrier. NWT Air would hope that a domestic air-carrier policy could be developed which would provide for the ability of NWT Air to evolve and change as circumstances require, always subject to the decisions of the regulator, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

These are our specific policy comments. Paragraph 42 of the proposed Policy Paper divides Canada into two geographical areas using a dividing line between Winnipeg and Resolute Bay, and designates the regional carriers which can serve the two areas. The policy continues with four regional carriers. Previously, under the 1966 regional air policy enunciated by Mr. Pickersgill, five regional carriers were established, and in 1969 their geographical regions were further defined by Mr. Jamieson.

In the 1966 policy, the only reference to the north was that the role of regularly scheduled air services to and from the north be provided by the regional carriers. There was no statement, nor has there been any statement since then, with regard to within the north or within the northern region.

The development of NWT in the last two years would indicate that indeed there has been a requirement for a fifth regional carrier serving the north from central Canada. In the east, Nordair has some 10 scheduled flights a week between Montreal and Frobisher Bay, and continuing north to points such as Nanisivik, Resolute Bay or Beach, and in the west, Pacific Western has some 19 flights going north, but, with the vacuum of the former Transair Services, until December 1 there were no direct non-stop flights from central Canada to the Northwest Territories.

NWT Air urges the hon. minister to revise the provisions referred to: to delete the jet-aircraft restriction contained in paragraph 50, and in particular with regard to the northern region; to delete the airport-facility criteria contained in paragraph 51, again in particular reference to the northern region; and to recognize northern Canada as a distinct geographical area of Canada which requires both intraregional and interregional air services of the type now being provided by NWT Air.

• 1040

In conclusion, I would like to ask the question: Why a northern region?

As has also been referred to by my colleagues at this table, NWT Airways is facing a major re-equipment evaluation. The DC-3s that we operate today are over 45 years old—a great plane, sir. They are difficult to replace and possibly they will never be replaced. The Lockheed Electra, a superb airplane, is identical in almost all respects to the Aurora, our current

[Translation]

tre aux compagnies d'étendre leurs activités pour s'adapter à l'évolution du marché.

Notre compagnie a pris de l'envergure, pour devenir le transporteur régional du nord du Canada de facto. Nous espérons qu'il sera possible d'élaborer une politique nationale qui nous permettra d'évoluer, compte tenu des circonstances et également des décisions des organismes de réglementation, c'est-à-dire du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports.

Plus précisément, nous remarquons que le paragraphe 42 du projet gouvernemental divise le Canada en deux régions géographiques distinctes séparées par un axe reliant Winnipeg et Resolute Bay, et prévoit également deux transporteurs régionaux desservant ces deux régions. Ensuite, il est question de quatre transporteurs régionaux. La politique régionale de 1966, élaborée par M. Pickersgill, prévoyait cinq transporteurs régionaux, et en 1969, leurs régions géographiques d'exploitation étaient définies par M. Jamieson.

Dans la politique de 1966, la seule référence qui a été faite au Nord prévoyait que les services réguliers vers le Nord et à partir du Nord devaient être pris en charge par les transporteurs régionaux. Il n'était pas question à l'époque, et il n'a pas été question depuis lors, du trafic dans le Nord ou dans la région du Nord.

Le développement qu'a connu notre compagnie au cours des deux dernières années semblerait indiquer le besoin de disposer d'un cinquième transporteur régional, qui desservirait le Nord à partir du centre du Canada. Dans l'Est, Nordair a dix vols réguliers par semaine entre Montréal et Frobisher Bay, qui continuent à destination de Nanisivik, Resolute Bay ou Beach, et à l'ouest, Pacific Western a quelque 19 vols vers le Nord, mais étant donné la cessation d'activités de la compagnie Transair Services, jusqu'au 1^{er} décembre, il n'y avait aucun vol direct sans escale du centre du Canada à destination des Territoires du Nord-Ouest.

Nous prions instamment l'honorable ministre de réexaminer les dispositions auxquelles nous avons fait allusion: supprimer la restriction touchant l'utilisation des avions à réaction au paragraphe 50, surtout en ce qui concerne la région du Nord; abandonner les critères en matière d'infrastructure aéroportuaire visés au paragraphe 51, surtout pour le Nord; et reconnaître le Nord du Canada comme étant une région géographique distincte qui nécessite des services intra-régionaux et inter-régionaux du type fourni à l'heure actuelle par notre compagnie.

En conclusion, pourquoi créer une région dans le Nord?

Comme c'est également le cas de mes collègues ici présents, notre compagnie va bientôt devoir remplacer ses avions. Les DC-3 en service à l'heure actuelle ont plus de 45 ans—un avion formidable, qu'il sera difficile de remplacer et qui, peut-être, ne le sera jamais. Le Lockheed Electra, un appareil excellent, identique à presque tous égards à l'Aurora, utilisé à

[Texte]

National Defence aircraft; it is a surveillance airplane, built in early 1960, with an early demise because of the advent of the Boeing 707. But, again, turboprop looks pretty good. Our Lockheed Hercules are still in current production, but what really concerns me is that what was a \$5-million airplane is now, in current production, a \$15-million airplane.

If my company is to fulfil its role as the northern carrier, it must have a plan; it must have a five-year plan; it must have a ten-year plan that is directly related to how the banking and financial communities perceive aviation in the north.

It also is important that NWT Airways, in its recruitment of trades and flight crews, be able to attract these people to northern residency. One of the keys to NWT Airways' ability to expand when the opportunity was at hand was that it had the people in place: it has the hangar facilities, the shop facilities, and the people who are resident. I cannot emphasize the importance of policy that assists in Canadians' becoming truly a part of the north.

The other matter has to do with a role that I have lived very close to, as a resident of 25 years in the north, and that is social responsibility—in this case I refer to the social responsibility of the air carrier.

We are the primary, and in most instances the only, means of transportation. We operate those DC-3s hippety-hop for 15 hours a day between Arctic coast communities, carrying all the goods and wishes and hopes of the people resident there. In reducing the travel time from two days across the Territories by air to five hours, we have effectively taken the isolation out of the north.

I am concerned that the peoples of the north are going to a referendum in April of this year as to why they should separate the Territories between a west and an east. There are suggestions that this be geographical; there are suggestions that this could be along Inuit and Dene native regions. We have had a committee of our legislature on unity, and truly I think the greatest contribution that air, and NWT Airways, can make is in providing communications throughout the Territories.

How the people of the north perceive the north in its unity, I think, will be directly affected by how we, and you as federal members of Parliament and the federal ministry, identify Canada north. It is no longer good enough to refer to services to and from; it is a great giant of 1.3 million square miles with fewer than 50,000 inhabitants, most of whom are of native origin.

The NWT Council recently passed a motion—a week ago—in support of the northern region and its scheduled services.

[Traduction]

l'heure actuelle par la Défense nationale, est un avion de surveillance aérienne construit au début des années 60 qui s'est vu rapidement supplanté par le Boeing 707. Mais, je le répète, nos turbopropulseurs sont encore en bon état. On fabrique toujours le Lockheed Hercules, mais ce qui m'inquiète, c'est qu'avant, il coûtait 5 millions, et à l'heure actuelle, il en faut 15 pour l'acheter.

Si notre compagnie veut jouer son rôle de transporteur du Nord, il faut que nous planifions sur 5 ans nos activités, il faut que nous élaborions un plan d'expansion pour les 10 prochaines années directement en rapport avec la façon dont les institutions financières et les banques perçoivent l'avenir de l'aviation dans le Nord.

Il est également important que, en ce qui concerne le recrutement du personnel navigant ou autre, nous soyons à même d'inciter les gens à venir s'établir dans le Nord. Car l'une des raisons pour lesquelles notre compagnie a pu prendre de l'expansion lorsque l'occasion s'est présentée est que les gens se trouvaient sur place, nous avions les hangars, et les ateliers de réparation. Je ne le dirai jamais assez: il est important d'aider les Canadiens à s'intégrer véritablement au Nord.

L'autre question que je voudrais aborder a trait à la responsabilité sociale des transporteurs aériens, responsabilité que je connais très bien, puisque je réside depuis 25 ans dans le Nord.

Comme je l'ai dit, dans la plupart des cas, nous assurons le mode de transport le plus important, sinon le seul. En effet, 15 heures par jour, nous allons d'une communauté côtière de l'Arctique à l'autre, nous transportons les marchandises et les espoirs des personnes qui y vivent. Si, au lieu de deux jours de voyage par avion, il ne faut plus que cinq heures, en réduisant les délais, nous avons effectivement tiré le Nord de son isolement.

J'éprouve des inquiétudes au sujet du référendum qui va avoir lieu en avril prochain, où les résidents du Nord auront à se prononcer sur la division des Territoires en deux parties, nommément l'ouest et l'est. D'aucuns prétendent qu'il s'agira d'une division géographique, d'autres disent que cette division pourrait se faire sur des bases ethniques: il y aurait une région inuit et une région déné. Notre assemblée provinciale a chargé l'un de ses comités d'étudier les questions d'unité, et je crois fermement que la plus grande contribution que les transports aériens pourront faire, et que nous pourrons faire, consistera à rapprocher les localités des Territoires du Nord-Ouest.

La façon dont les résidents du Nord voient leur unité dépendra directement de la façon dont nous, et vous, qui représentez le gouvernement fédéral, voyons le Nord du Canada. Il n'est plus suffisant de parler de services à partir de et à destination de, les Territoires du Nord-Ouest sont un territoire gigantesque de 1.3 million de milles carrés, peuplé de moins de 50,000 habitants, la plupart d'entre eux des autochtones.

Le Conseil des Territoires du Nord-Ouest a récemment adopté une motion—il y a une semaine, je crois—appuyant la

[Text]

The mayors of all of the central Arctic two weeks ago, meeting in Repulse Bay, passed a resolution in support of direct, regional-type services in the Northwest Territories.

We have a sleeping giant with communications and transportation and, with respect, I suggest that a fifth region should be identified, and that would be that area of Canada north of 60.

Thank you, Mr. Chairman.

• 1045

The Chairman: Thank you very much, Mr. Engle. As an easterner, it is nice to know that there is somebody out there who recognizes that there is such a part of Canada as central so that we do not have to bear all the real or imagined faults of the centre.

Mr. McDermid: . . . so imaginative, Mr. Chairman.

The Chairman: I would expect that comment, Mr. McDermid.

I wonder if Mr. Crichton would tell us, for the record, the types and numbers of aircraft operated by his company.

Mr. Crichton: Mr. Chairman, at the moment we operate three Hawker Siddeley 748s which are 50-passenger turboprops. We operate eight Twin Otters, five DC-3s and an executive jet.

The Chairman: One of the witnesses, I believe it was Mr. Barton, although it may have been Mr. Crichton, referred to certain types of jet aircraft that are now available that are suitable for regional carriers. Would you identify those types of aircraft that you see as being currently reasonable aircraft for use by local carriers?

Mr. Crichton: Mr. Chairman, two types that come to mind right away are the Fokker F-28 and the other type is the British Aerospace 146 which is in certification right now and the first delivery is expected in September.

The Chairman: Thank you. Mr. Barton, you referred in your brief, I believe it was on page 6, to the fact that you had interline fare schedules with national carriers and with U.S. carriers. Does that mean that you can sell a ticket at one of your stations and have interline fares with Air Canada to, say, Halifax or St. John's.

Mr. Barton: We do ticketing with them. We do not have what you may be referring to, a common fare which combines the two fares and gives a reduction on the overall—

The Chairman: That is precisely what I am referring to.

Mr. Barton: No, we do not have that, we have sector fares. Our sector fares apply as do theirs, but we do do common ticketing.

[Translation]

création d'une région du Nord et de sa desserte par services aériens réguliers. Les maires de toutes les localités du centre de l'Arctique, réunis il y a deux semaines à Repulse Bay, ont adopté une résolution en faveur de la mise en place d'un service aérien direct de type régional dans les Territoires du Nord-Ouest.

Les Territoires sont un géant en matière de communications et de transports et, respectueusement, je vous propose de créer une cinquième région, qui se situerait au nord du 60^e parallèle.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Engle. En tant qu'habitant de l'Est, il est agréable de constater qu'il y a quelqu'un qui reconnaît l'existence du centre du Canada, de sorte que nous n'avons pas à supporter toutes ses fautes réelles ou imaginaires.

M. McDermid: . . . vous avez tellement d'imagination, monsieur le président.

Le président: Je m'attendais à ce commentaire, monsieur McDermid.

Je me demande si M. Crichton pourrait nous donner, pour le compte rendu, le type et le numéro des avions utilisés par sa compagnie.

M. Crichton: Monsieur le président, pour le moment, nous utilisons trois turbopropulseurs Hawker Siddeley 748, de 50 passagers. Nous utilisons également huit Twin Otter, cinq DC-3 et un jet privé.

Le président: Un des témoins a parlé de certains types d'avions à réaction maintenant sur le marché et qui conviennent au transport régional. Pourriez-vous nous suggérer un type d'avion qui conviendrait au transport local?

M. Crichton: Monsieur le président, voici les deux types d'avions qui me viennent à l'esprit: le Fokker F-28 et le British Aerospace 146, qui n'a pas encore été certifié et dont la première livraison devrait se faire en septembre.

Le président: Merci. Monsieur Barton, dans votre mémoire, vous avez dit que vous aviez un programme de tarifs interliges conjoint avec des lignes nationales et des lignes américaines. Cela veut-il dire que vous pouvez vendre un billet à l'une de vos stations et avoir un tarif interligne avec Air Canada pour aller, disons, à Halifax ou à Saint-Jean de Terre-Neuve?

M. Barton: Nous émettons nos billets avec elles. Mais nous n'avons pas un tarif commun qui combinerait les deux tarifs en accordant une réduction sur l'ensemble . . .

Le président: C'est précisément ce dont je voulais parler.

M. Barton: Non, nous n'avons pas ce système, nous avons des tarifs par secteur. Nos tarifs s'appliquent comme les leurs.

[Texte]

The Chairman: But you do not have complete interline fare schedules?

Mr. Barton: No.

The Chairman: Thank you.

Before proceeding to the questioning, I would suggest that we take a five-minute break now and come back to the questioning in five minutes when we can proceed with the questioning uninterrupted, and when I recognize members for questioning, I would suggest that members feel free to put questions to any one of the three witnesses they wish, rather than concentrating on one at a time.

We will now recess for five minutes.

• 1055

The Chairman: Order, please.

We will commence our questioning now. We will start this morning with Mr. Ellis. Ten minutes please.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to make just a few brief comments. It seems to me this is one of the most interesting sessions we have had. We have with us this morning the last, I guess, of the aircraft pioneers in Canada and it has been exciting listening to some of the growths and the success stories that these free-enterprise entrepreneurs have done. I cannot resist, Mr. Chairman, putting in the shot that our socialist friends are absolutely absent this morning in the face of the true entrepreneurs. I am not sure whether there is a story there or not.

I appreciate your 10 minutes, but I would love to have 30 minutes to go into this, simply because I think that these gentlemen can contribute more to the formation of this policy than all the Air Canadas and CP Airs that we are going to hear.

I would like also, just before I start specific questioning, to comment and congratulate Mr. Engle on what he has done with the NATA. Obviously, that is a service; I am sure it does not pay him very much, but I am also confident that the whole air traffic in the north benefits as a result of that particular occupation that he has taken on himself. For my colleagues who are not familiar with it, NATA is the Northern Air Transport Association and it groups together some of the local carriers in the north, to give them a common purpose and a common policy.

Having said that, one last thing, Mr. Chairman, because I am not going to question on it. Obviously, all of these local carriers feel that there is no need to put into the policy, the statement with regard to jets. I think, if I did not hear from each of them, I read into what they said, that there is no need for the airport restriction; and I gather from each of them,

[Traduction]

Le président: Mais vous n'avez pas de programme complet de tarifs interligines?

M. Barton: Non.

Le président: Merci.

Avant de passer aux questions, je suggère de prendre une pause de cinq minutes et de passer ensuite aux questions sans interruption. Et lorsque je nommerai les noms, les membres du Comité pourront poser des questions à n'importe lequel des trois témoins plutôt que de se concentrer sur un à la fois.

Nous prenons maintenant une pause de cinq minutes.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous allons maintenant commencer notre période de questions. Et nous allons commencer ce matin par M. Ellis. Dix minutes chacun, s'il vous plaît.

M. Ellis: Merci, monsieur le président.

J'aimerais juste faire quelques brefs commentaires. C'est l'une des séances les plus intéressantes que nous avons eues. Ce matin, nous avons avec nous les derniers pionniers de l'aviation au Canada et c'est fantastique d'avoir entendu parler des réalisations de ces chefs de libres entreprises. Je ne peux m'empêcher, monsieur le président, de dire que nos amis socialistes sont absolument inexistant face à ces véritables chefs d'entreprises.

J'apprécie les dix minutes que vous m'accordez, mais j'aimerais beaucoup en avoir trente pour me lancer dans cette question, tout simplement parce que j'estime que ces personnes peuvent apporter à l'élaboration de cette politique davantage, que tous les représentants d'Air Canada ou de CP Air qui vont venir témoigner.

Avant de commencer à poser mes questions, j'aimerais également féliciter M. Engle pour ses réalisations concernant la NATA. Les services qu'il a rendus à cette association ne le payent pas beaucoup, mais je suis convaincu que l'ensemble du trafic aérien du Nord en profite. Pour mes collègues qui ne sont pas au courant, la NATA, c'est la Northern Air Transport Association, qui regroupe certaines des compagnies aériennes locales dans le Nord, afin de leur donner une politique et un but communs.

Cela étant dit, monsieur le président, j'ai une dernière chose à dire sur laquelle je ne vais pas poser de question. De toute évidence, tous les transporteurs locaux estiment qu'il n'y a nul besoin de mettre dans la politique la déclaration concernant les avions à réaction. J'estime que, même si je ne les ai pas tous entendus le dire, j'ai compris à mi-mots qu'il n'y a pas besoin

• 1100

[Text]

that free entrepreneurs that they are, they would be all quite prepared, given the time, to improve their services; they would all be quite prepared to go into the larger regional services.

I wonder if I could start specific questioning with Mr. Barton of Time Air, and ask him why he feels that Air Canada left the services that they did—the services that Time Air have picked up. Did they leave because they were not profitable? Did they leave out of generosity to Time Air? Was there some other reason that they got out of those particular services?

The Chairman: Mr. Barton.

Mr. Barton: Mr. Chairman, at the time that Air Canada were operating in Lethbridge, their service had really declined; their passenger traffic had declined to where they were carrying fewer than 20 passengers a day on one flight a day between Lethbridge and Calgary. That was partly due to the timing of the service that they were operating, the frequency, et cetera. They were operating too large a piece of equipment for the market at that time and Time Air moved in and began to provide same-day- return service. In other words, you could depart in the morning and go to Calgary or Edmonton by connecting service, do a day's business and return home that same evening. So, our system has developed on that principle of same-day-return service to the major centres within the province. Frequency is very important and if you decrease the frequency to one flight a day as they had on a market such as that, it becomes non-profitable. Certainly that was the position of Air Canada at that time. They recognized that someone else could do a better job than they could serving that market and that gave us our entry.

Mr. Ellis: Thank you very much. I wonder if I might just say this, Mr. Chairman, to our guests. As I said, I would love to have 30 minutes to go into this, but I will attempt to keep my questions very, very brief if you will attempt to keep your answers very brief. That way we will get a little bit more on the record.

I had the pleasure of sitting in on one of the applications made by Time Air after their Medicine Hat-Lethbridge-Kelowna-Vancouver run. What new lines have you in mind to try for now?

• 1105

The Chairman: Mr. Barton.

Mr. Barton: Well, Mr. Chairman, first of all, we intend to allow the new routes that we have taken on in the past few months to mature, and that takes some good length of time. Just because one adds some new points such as Kelowna and Vancouver, it is not always instant success, so we intend to spend the next year or so developing that route and bringing it to maturity in our system. There are a number of other communities, particularly in British Columbia, that could be served, probably better-served, with our type of equipment than they can with the existing type of equipment, improving both the frequency and the direct services that they now enjoy;

[Translation]

de restrictions concernant les installations aéroportuaires, et j'imagine qu'en tant que chefs d'entreprises, ils seraient prêts à améliorer leurs services et à se lancer dans des services plus importants à l'échelon régional.

Puis-je commencer à poser mes questions à M. Barton, de Time Air? Quelles sont, d'après lui, les raisons pour lesquelles Air Canada a cédé un certain trajet à Time Air? Est-ce parce qu'elle estimait qu'il n'était pas rentable? Ou est-ce par générosité pour Time Air? Ou y a-t-il d'autres raisons?

Le président: Monsieur Barton.

M. Barton: Monsieur le président, à l'époque où Air Canada opérait à Lethbridge, ses services avaient diminué, son trafic passager avait atteint le stade où elle transportait moins de 20 passagers par jour sur l'unique vol de la journée entre Lethbridge et Calgary. Cela était dû en partie à l'horaire du vol, à la fréquence, etc. Elle utilisait un trop gros équipement, comparativement à la demande de ce moment-là, et Time Air a commencé à assurer un service aller-retour dans la même journée. Autrement dit, vous pouviez partir le matin et aller à Calgary ou à Edmonton avec un service de correspondance, passer votre journée là, et rentrer chez vous le même soir. Donc, nous avons fondé notre système, soit un service aller-retour dans la même journée vers les principaux centres de la province. La fréquence est un facteur très important, et si vous la diminuez à un vol par jour, comme l'avait fait Air Canada, cela devient non rentable. C'était la situation dans laquelle Air Canada se trouvait à ce moment-là. Elle a admis que quelqu'un pourrait faire un meilleur travail et elle nous a laissé la place.

M. Ellis: Merci beaucoup. Puis-je me permettre de dire ceci à nos invités, monsieur le président? Comme je l'ai dit, j'aimerais beaucoup avoir trente minutes pour m'étendre sur la question, mais je m'efforcerai d'abréger le plus possible mes questions si vous réussissez à me donner des réponses brèves. De cette manière, nous aurons un peu plus de choses à mettre au compte rendu.

J'ai eu le plaisir et l'honneur de siéger au comité qui a étudié l'une des demandes faites par Time Air, après l'établissement de son trajet Medicine Hat-Lethbridge-Kelowna-Vancouver. Quels sont les nouveaux trajets que vous avez maintenant l'intention de demander?

Le président: Monsieur Barton.

M. Barton: Nous avons tout d'abord l'intention, monsieur le président, de permettre aux nouveaux trajets que nous avons adoptés ces derniers mois d'atteindre leur plein développement, ce qui ne se fait pas du jour au lendemain. Ajouter de nouveaux points de destination, comme Kelowna et Vancouver, ne veut pas forcément dire succès instantané; nous avons donc l'intention de consacrer l'année prochaine, ou les deux années qui suivent, à développer ce trajet et à l'amener à pleine maturité au sein de notre réseau. Il y a un certain nombre d'autres collectivités, notamment en Colombie-Britannique, qui pourraient être desservies, ou probablement mieux desser-

[*Texte*]

so there are some additional communities that we would look to adding in the future in that province.

Mr. Ellis: Is it fair to say that you intend to continue growing?

Mr. Barton: Yes it is.

Mr. Ellis: Would you have any real opposition to a freer entry into the local-carrier ranks than is now available?

Mr. Barton: That depends on what you mean by freer entry. We have—

Mr. Ellis: Let me tell you what I mean. If someone comes along who has the money, the inclination and the ability to go to some of those routes that you mentioned a moment ago and decides to set up to run those routes, just as you set up to run Lethbridge-Calgary in opposition to Air Canada, do you see any reason why they should not be given a kick at the cat if you are not quite ready to do it?

Mr. Barton: I think that opportunity exists today by application if you can prove the public convenience and necessity which you are describing on those routes and also your ability to fulfil the requirements and meet the needs of the communities. One of the things that might be improved, and I think it is a matter of housekeeping as opposed to a general change in the process, is a streamlining possibly of the CTC's current processes within the Air Transport Committee vis-à-vis applications. In other words, to probably speed it up and maybe take out some of the existing requirements that there are regarding applications; but I think there still is some scrutiny required in entry.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Barton. Mr. Crichton, two questions I wanted to ask you. Does Bradley or First Air receive anything by way of subsidies for the routes they have?

Mr. Crichton: No, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: None whatsoever.

Mr. Crichton: None.

Mr. Ellis: Thank you. You indicated in your presentation that you thought the services being provided, and I think you were talking about all local Canadian carriers, although obviously you are speaking primarily for yourself, were better than those found in the U.S. where there was a lack of regulation or fewer regulations than there are in Canada. Could you give me a brief explanation, again because of the shortage of time, as to what you mean by that.

Mr. Crichton: Well, actually I was referring to the industry as a whole, both large and small carriers, and taking an overview of the industry. Essentially what I meant was that when you compare the price, the quality and the quantity of scheduled services available in the United States to those available in Canada, we were as good as or better, certainly better on price, and certainly as good as in quality and

[*Traduction*]

vies avec notre type d'équipement qu'avec le type d'équipement actuel, améliorant à la fois la fréquence et les services directs dont ces collectivités jouissent actuellement. Donc, nous envisageons à l'avenir de rajouter d'autres collectivités à desservir dans cette province.

M. Ellis: Donc, on peut dire que vous avez l'intention de continuer à vous étendre?

M. Barton: Oui.

M. Ellis: Vous opposeriez-vous à une entrée plus libre sur le marché du transport local?

M. Barton: Cela dépend de ce que vous entendez par entrée plus libre. Nous avons . . .

M. Ellis: Voici ce que je veux dire: si une compagnie arrive avec des fonds, le désir et la capacité de se lancer sur les trajets que vous avez mentionnés il y a un moment et décide d'assurer le service sur ces trajets, tout comme vous avez décidé de faire le trajet Lethbridge-Calgary, en opposition avec Air Canada, voyez-vous une raison pour laquelle elle ne pourrait pas le faire, si vous mêmes n'êtes pas tout à fait prêts pour le faire?

M. Barton: Je crois que tout le monde peut s'essayer, si vous pouvez prouver la nécessité du service que vous rendez au public sur ce trajet et votre capacité à répondre aux besoins des collectivités en cause. Ce que l'on pourrait éventuellement améliorer, c'est la rationalisation des processus actuels de la Commission canadienne des transports, au sein du Comité des transports aériens, concernant les demandes de services. Autrement dit, accélérer le processus et éliminer certaines des exigences actuelles concernant les demandes. Mais il y a quand même une question de sélection au départ.

M. Ellis: Merci, monsieur Barton. Monsieur Crichton, j'ai deux questions à vous poser. Les compagnies Bradley ou First Air reçoivent-elles une subvention quelconque pour les trajets qu'elles assurent actuellement?

M. Crichton: Non, monsieur Ellis.

M. Ellis: Aucune?

M. Crichton: Non.

M. Ellis: Merci. Dans votre mémoire, vous avez dit que vous pensiez que les services qui étaient assurés—et vous parliez, je pense, des transporteurs locaux, bien que, de toute évidence, vous parlez d'abord pour vous-mêmes—étaient meilleurs que ceux que l'on trouve aux États-Unis, grâce à une réglementation plus complète. Pourriez-vous me préciser ce que vous entendez par là?

M. Crichton: Je parlais de l'industrie dans son ensemble, des petits et gros transporteurs. En somme, je voulais dire que lorsque vous comparez les prix, la qualité et la quantité des vols prévus aux États-Unis aux mêmes vols au Canada, nous sommes aussi bons, si ce n'est meilleurs, du moins pour le prix, que l'industrie américaine. Et j'entends par là l'ensemble de l'industrie. Je veux tout simplement souligner le fait que la

[Text]

quantity, as the U.S. industry; that is, overall looking at all the carriers. I make that statement simply to underline the fact that the de-regulation of the industry in the United States has not produced by any kind of empirical standards you want to use the desired results. In other words, we are doing better here in Canada without doing that by the measurements that are of concern to consumers, the users of air services.

• 1110

Now, as far as local-service carriers are concerned, I guess the closest parallel you can draw between Canada and the United States in that regard, although there are some significant differences, is what is known as "commuter carriers" in the United States. But that type of carrier operates in an environment quite a bit different from Canada's. They are operating in high-density urban markets, whereas in Canada, although they are present in those markets—and Time Air is perhaps a good example of one that is heavily involved in that type of market—some of the other local-service carriers, such as Mr. Engle and myself, although we may be in those markets a little bit, are also in remote areas and areas that really do not exist in the United States, except in Alaska, where the entire air-service operation is government subsidized, whereas it is not in Canada. So it is hard to compare apples to apples when you look at the average, if I can use that word, local carrier in Canada compared with the average commuter in the United States.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Crichton. I would like to—

The Chairman: Mr. Ellis, if I may, judging from the number of interveners we have, I think I can be a little bit more liberal and give you 15 minutes.

Mr. Ellis: Would that be about three more?

The Chairman: About five more.

Mr. Ellis: Five more. Then I will get one more quick question off to Mr. Crichton before I go to Mr. Engle.

Mr. Nowlan: Why not say "generous" instead of "liberal"?

Mr. Ellis: Yes, he uses that word all the time.

Do I recall that you were competing for the line that Pilgrim has now when that was being decided?

Mr. Crichton: That is correct, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I ask you this: What do you think might have been in our policy that would have been helpful to you in order to have you obtain that line? Obviously, I personally would rather have seen Time Air get it than a U.S. local carrier.

Mr. Crichton: I do not think that, on an international route subject to bilateral negotiation, anything the Canadian government can do as far as a domestic carrier policy is concerned would really have any impact. That is a government-to-government negotiation, a horse-trading type of situation, which is

[Translation]

déréglementation de l'industrie, aux États-Unis, n'a pas produit les résultats souhaités, quelles que soient les normes empiriques utilisées. Autrement dit, nous nous tirons mieux d'affaire au Canada, sans prendre de mesures qui pourraient inquiéter les consommateurs, les usagers des services aériens.

Quant aux transporteurs locaux, et malgré certaines différences considérables, la meilleure comparaison que l'on puisse faire entre le Canada et les États-Unis porte sur ce qui est connu aux États-Unis comme les «transporteurs du troisième niveau». Mais ce genre de transporteur est exploité dans un contexte qui diffère beaucoup du contexte canadien. Ces transporteurs sont utilisés pour les marchés urbains à haute densité; au Canada, par contre, ils s'intéressent à ce genre de marché dans une certaine mesure; Time Air en est un bon exemple; toutefois, d'autres transporteurs locaux, dont celui de M. Engle et le mien, tout en s'intéressant un peu à ces marchés, visent également les régions éloignées et des régions qu'on ne retrouve pas aux États-Unis, à l'exception de l'Alaska, où le transport aérien est entièrement subventionné par le gouvernement, ce qui n'est pas le cas au Canada. Il est donc difficile d'établir une comparaison valable entre le transporteur local moyen, si je puis m'exprimer ainsi, au Canada et l'avion de transport du troisième niveau aux États-Unis.

M. Ellis: Merci, monsieur Crichton. J'aimerais...

Le président: Monsieur Ellis, puis-je vous interrompre; compte tenu du nombre d'intervenants qui prendront la parole, je crois que je peux être un peu plus libéral et vous accorder quinze minutes.

M. Ellis: Il me resterait donc environ trois minutes?

Le président: Environ cinq minutes.

M. Ellis: Cinq minutes. Je poserai donc une autre question à M. Crichton, avant de m'adresser à M. Engle.

M. Nowlan: Pourquoi n'avez-vous pas dit «généreux» au lieu de «libéral»?

M. Ellis: Oui, il a toujours ce mot à la bouche.

Au moment où cette décision a été prise, ne cherchiez-vous pas à obtenir le réseau qui est actuellement exploité par Pilgrim?

M. Crichton: C'est exact, monsieur Ellis.

M. Ellis: Voici ma question: quel élément de notre politique vous aurait aidé à obtenir ce réseau? Bien sûr, j'aurais préféré que le réseau soit accordé à Time Air plutôt qu'à un transporteur local américain.

M. Crichton: Lorsqu'il s'agit d'une route internationale qui fait l'objet de négociations bilatérales, je ne crois pas que le gouvernement canadien puisse adopter une politique en matière de transporteurs intérieurs qui aurait une influence quelconque. Il s'agit de négociations entre gouvernements, une

[Texte]

really not related to the type of policy we are talking about here today.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Crichton. Mr. Engle, I have been intrigued by the Territories for a long time. I took the liberty—and I am just going to put it on the record—of asking you, during the brief break we had, whether you had taken the time to check out in your own Electras and Hercules; I think it was with a great deal of frustration that you said you had not had the luxury of doing that. I can appreciate your frustration because, having those aircraft under your control, it must be great fun to try to get out on them once in a while, even as president of something like Northwest.

You mentioned a point on which I want to follow up. The point was that you felt that there was a need for another area and that this area would be the Northwest Territories. As I recall, your thinking was that there needed to be a regional carrier there, and you naturally felt you were the prime contender for that. How much growth do you see in the Northwest Territories, given the fact that your colleague to your right is in there as well, and also Nordair and PWA? How much growth do you see in this huge part of Canada that only has fewer than 50,000 people?

Mr. Engle: Mr. Chairman and Mr. Ellis, between the carriers you mentioned, Bradley/ First Air, Nordair, and Pacific Western, I would perceive that we do not compete for the traffic in the Northwest Territories. Northwest Territorial Air truly connects with those carriers. Our flight across the Territories, the Transterritorial, departs in the morning from Yellowknife, having made interline connections with Pacific Western Airlines from Calgary, Edmonton, Fort Smith in the Northwest Territories, Hay River and Yellowknife. We feed the traffic to and from Pacific Western, and, in the central Arctic at Rankin Inlet, we interline with a local-service carrier Calm Air, which flies to the intracentral regional territories. In Frobisher Bay we interline with Bradley/First Air to the Baffin Island communities, as well as Nordair. On our schedules you can leave the central Arctic at 3.25 p.m. and be in Montreal at 10.30 that night, with one stop at Frobisher Bay with Nordair.

• 1115

Now, what has developed in the last two years with that vital link across the Territories has been a transportation grid in which passengers and scheduled air freight can travel throughout the Northwest Territories. I see what has developed by virtue of requirement and experience is truly a carrier operating throughout the region that brings together the diversities of the western Arctic, the central Arctic and the eastern Arctic, in fact, a carrier that is operating from the Mackenzie watershed on the Pacific to the Atlantic.

The growth is substantial in its potential, particularly related to resource development. There are two main traffic markets that I would identify. One is the social market, the travel

[Traduction]

sorte d'échange qui n'est pas directement relié au genre de politique dont nous discutons aujourd'hui.

M. Ellis: Merci, monsieur Crichton. Monsieur Engle, je suis fasciné depuis longtemps par les Territoires. Pour qu'il en soit tenu compte, j'aimerais signaler que durant la courte pause que nous venons de prendre, je me suis permis de vous demander si vous aviez contrôlé vos propres Electras et Hercules; c'est avec une pointe de frustration, à mon avis, que vous avez répondu que vous n'aviez pas pu vous payer le luxe de le faire. Je peux comprendre votre frustration, puisque vous avez à exploiter tous ces avions; il doit être assez agréable d'y monter à bord, de temps à autre, même à titre de président d'une société telle que la Northwest.

J'aimerais revenir à un de vos commentaires. Vous avez dit qu'à votre avis, il y avait lieu de prévoir une autre région, celle des Territoires du Nord-Ouest. Selon vous, il serait bon d'y affecter un transporteur régional, et, naturellement, que votre société serait tout indiquée. Quelle expansion du marché voyez-vous dans cette région, puisque votre collègue, à votre droite, s'y trouve déjà, ainsi que Nordair et PWA? Quel genre d'expansion prévoyez-vous dans cette grande partie du Canada, dont la population s'élève à moins de 50,000 personnes?

M. Engle: Monsieur le président et monsieur Ellis, vous avez parlé de Bradley/First Air, Nordair, et Pacific Western; selon moi, ces sociétés ne feraient pas concurrence pour le trafic aérien dans les Territoires du Nord-Ouest. La Northwest Territorial Air assure la liaison entre ces transporteurs. Le Transterritorial, notre vol qui traverse les Territoires, quitte Yellowknife le matin, après avoir fait des correspondances interlignes avec la Pacific Western Airlines de Calgary, Edmonton, Fort Smith, dans les Territoires du Nord-Ouest, Hay River et Yellowknife. Nous assurons la correspondance des passagers avec la Pacific Western et, dans l'Arctique central, à Rankin Inlet, nous assurons la correspondance avec un transporteur local, Calm Air, qui se rend dans les régions intérieures des Territoires. À Frobisher Bay, nous assurons la correspondance avec Bradley/First Air et avec Nordair, jusque dans les communautés de l'île de Baffin. D'après nos horaires, vous pouvez prendre un avion de Nordair, quitter l'Arctique central à 15h25, vous trouver à Montréal à 22h30 le même jour, en faisant une escale à Frobisher Bay.

Or, au cours des deux dernières années, ce réseau vital dans les Territoires a donné lieu à une grille de transport qui permet de transporter des passagers et des marchandises régulières dans tous les Territoires du Nord-Ouest. La nécessité et l'expérience ont fait en sorte qu'il existe à l'heure actuelle un transporteur qui parcourt toute la région en reliant l'Arctique de l'ouest, l'Arctique central et l'Arctique de l'est; autrement dit, un transporteur qui va du bassin du Mackenzie, sur le Pacifique, jusqu'à l'Atlantique.

Les possibilités d'expansion sont considérables, si l'on tient compte du développement des ressources. À mon avis, nous desservons deux marchés principaux. Le marché social, les

[Text]

of the people within the north, and then the goods and travel related to resource development. At the moment, much of the resource development is being supported by charter, but that is the same pattern we had in the intercommunity travel prior to scheduled services. We have Cominco's Little Cornwallis base-metal mine 60 miles northwest of Resolute Bay. We have Lupin mine, 250 miles of gold property, opening this year 250 miles outside of Yellowknife. We have the Beaufort Sea, which is very air-intensive in that regard.

So those are the two. I see the peoples of the north benefiting by the scheduled services that grow because of the resource demand.

Mr. Ellis: I appreciate that. I have flown most of those routes that I discussed with you, and I agree that not only is it a vital growth but it is a vital service you provide.

May I just ask one last question, with the co-operation of the chairman? How do you feel about the freer entry? Obviously, you have picked up, as I recall your colleague saying, those . . . I think your terminology was that they had fallen. That is probably a little kinder than going bankrupt, but nonetheless, they have gone by the wayside and you have picked up some of them. How do you feel about freer entry?

Mr. Engle: Sir, when I think of free entry I also think of free exit, and I find it of great importance that continuity continue, particularly in remote air services. I feel there is a commitment on the part of a regular-scheduled carrier to continue that service. To make that commitment, I must say that free entry would be disruptive in the sense that these are light, low-density traffic routes and they are still developmental. I do not feel a scheduled service has really matured until it is operating at least six days a week with one flight per day. We have achieved that maturity as recently as December of last year between the capital, Yellowknife, and Winnipeg in central Canada. I want to see it to the point that we are able to travel daily throughout the Territories.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Engle.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, Monsieur le président.

I think, Mr. Engle, you should be congratulated. I had no idea Northwest had grown so much and is doing so well. I am curious, though, as to the financial situation of your company. Is it in need of cash? How is your cashflow? Are you getting the traffic you need to be able to finance the purchases? You mentioned the cost of planes in your brief statement. How well are you doing financially?

[Translation]

habitants qui se déplacent à l'intérieur de la région du Nord, puis les marchandises et les déplacements qui sont reliés au développement des ressources. À l'heure actuelle, les vols d'affrètement favorisent une grande partie du développement des ressources, mais il s'agit à peu près de la situation qui prévalait avant les services à horaire fixe lorsqu'il s'agissait d'assurer la liaison entre les communautés. Cominco exploite une mine de métaux communs à Little Cornwallis, à 60 milles au nord-ouest de Resolute Bay. La mine Lupin, une mine d'or, sera exploitée cette année, à 250 milles de Yellowknife. Il convient de signaler la mer de Beaufort, qui dépend dans une large mesure du transport aérien.

Voilà donc les deux principaux marchés. À mon avis, les habitants du Nord pourront profiter des services à horaire fixe qui prendront de l'expansion grâce aux ressources que l'on trouve dans le Nord.

M. Ellis: Je peux comprendre cela. J'ai emprunté les routes dont j'ai discuté avec vous, et je suis d'accord pour dire qu'il s'agit d'une expansion vitale et que vous assurez un service vital.

Si le président me le permet, puis-je vous adresser une dernière question? Que pensez-vous d'une entrée plus libre? Vous avez relevé ce dont avait parlé votre collègue . . . Vous avez parlé de baisse, je crois. C'est plus gentil que de parler de faillite, mais, quoi qu'il en soit, les services laissent à désirer et vous vous êtes chargés de la relève. Que pensez-vous d'une entrée plus libre?

M. Engle: Je ne peux pas songer à une entrée libre sans une sortie libre, et il est très important, à mon avis, d'assurer la continuité, particulièrement en ce qui a trait aux services aériens dans les endroits éloignés. Je crois que le transporteur à horaire fixe doit assurer ce service. À mon avis, l'entrée libre pourrait perturber ces services, car il s'agit de routes où la circulation n'est pas très dense et qui sont encore au stade du développement. Selon moi, un service à horaire fixe n'est pas arrivé à pleine maturité s'il n'est pas exploité six jours par semaine, à raison d'un vol par jour. Ce genre de service a été assuré dès le mois de décembre dernier, entre la capitale, Yellowknife, et Winnipeg, dans le centre du pays. J'aimerais en arriver au point où nous pourrions traverser les Territoires tous les jours.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur Engle.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur Engle, vous méritez des félicitations. J'étais loin de penser que la Northwest avait pris une telle expansion et que ses affaires allaient si bien. Par contre, je suis intrigué par la situation financière de votre société. A-t-elle besoin d'argent? Quelle est votre marge de financement? Avez-vous une circulation qui vous permet de financer les achats? Dans votre déclaration, vous avez parlé du coût des avions. Comment vous portez-vous sur le plan financier?

[Texte]

Mr. Engle: Sir, we are a private company and we are doing well. We have developed our growth through internal cash-flow, and it is particularly related to our charter activities. The charter activities are intensive in support of non-renewable resources, and as a result our scheduled services have been truly cross-subsidized by charter activity.

• 1120

We also operate with second- and third-hand airplanes. The airline has never had the opportunity to acquire a new airplane, therefore we are operating with highly productive but relatively low-capital-cost airplanes. Technology is so important in a frontier area and I feel that in the 1980s, with the high cost of fuel, we must proceed to the most fuel-efficient aircraft and that we face a dynamic challenge in the escalating cost of acquisition.

Mr. Deniger: I was very impressed by your presentation. The recommendations about recognizing northern Canada as a distinct regional or geographic area in the sky of Canada is something I had not thought of and I will certainly give it my fullest consideration when we come to our final report. I think that most of my questions, however, will be directed to Mr. Crichton and Mr. Barton.

Mr. Crichton, I read your comments, as set out in the press following the ATAC meeting in Quebec City, in which you stated your almost unconditional support of the domestic air policy presented by the minister. I read your brief again today and I sense that the support is still there. However, I am not too sure that I understand you any more when I refer to page 10 of your brief, the second to last paragraph:

If a local carrier can identify and prove to the ATC that a given market (normally considered regional or national) needs and requires service, and if that local carrier can assemble the necessary finances and resources to perform the service, then that should be the end of the matter.

It seems to me that is de-regulation, Mr. Crichton, to let the market decide basically what it can and cannot afford and letting the local carrier, the regional carrier or the national carrier decide what it can and cannot afford. How can you on the one hand have a statement like this and on the other hand say that you support the policy of the minister?

Mr. Crichton: Mr. Chairman, that statement assumes that the carrier applies to the Air Transport Committee and under the Aeronautics Act satisfies the committee that the service is required by the present and future public convenience and necessity. That paragraph does not advocate de-regulation at all; it is stating that the existing market-entry controls we have must and should still apply. Its purpose is to differentiate the restrictions suggested, I believe it is in paragraph 51 of the policy paper, which stated that local carriers should normally expect to fly what is known in the industry as under-the-larger carriers. In other words, if a larger carrier flies between point

[Traduction]

M. Engle: Monsieur, nous sommes une société privée et nos affaires vont bon train. Nous avons poursuivi une politique d'expansion grâce à une marge d'autofinancement interne, basée surtout sur nos activités d'affrètement. Ces activités sont d'un grand secours pour contrecarrer les ressources non renouvelables et, par voie de conséquence, nos services à horaire fixe sont, à leur tour, subventionnés par nos activités d'affrètement.

En outre, nous exploitons des avions qui ont déjà eu deux ou trois propriétaires. La ligne aérienne n'a jamais eu la possibilité d'acheter un avion tout neuf; les avions rapportent donc beaucoup et leur amortissement est relativement peu coûteux. La technologie est de première importance dans une région neuve; vu le prix très élevé du carburant, au cours des années 80, nous devons utiliser l'avion qui n'en est pas un grand consommateur; la montée des coûts d'achat nous pose un défi de taille.

M. Deniger: Votre déclaration m'a beaucoup impressionné. Vous recommandez que l'on reconnaisse le Nord du Canada comme une région géographique distincte pour ce qui est du transport aérien; je n'y avais pas pensé, mais j'y porterai toute mon attention lors de la rédaction de notre rapport final. J'adresserai pourtant la plupart de mes questions à MM. Crichton et Barton.

Monsieur Crichton, j'ai lu dans les journaux vos réactions à la suite de la réunion de l'ATAC, à Québec; vous disiez que vous étiez presque tout à fait d'accord sur la politique des transports aériens internes présentée par le ministre. J'ai lu le mémoire que vous nous avez soumis aujourd'hui, et je crois que vous êtes encore d'accord. Par contre, je ne sais pas si je comprends exactement ce que vous voulez dire à la page 10 de votre mémoire; je cite l'avant-dernier paragraphe:

Si un transporteur local peut définir un marché et prouver au Comité des transports aériens que ce même marché (considéré habituellement comme un marché régional ou national) a besoin d'un service, et si ce même transporteur local peut fournir les finances et les ressources nécessaires pour assurer ce service, la question devrait être réglée.

Monsieur Crichton, il me semble que laisser le marché décider de ce qu'il peut ou ne peut pas s'offrir et permettre à un transporteur local, régional ou national de décider ce qu'il peut faire ou non tient de la déréglementation. Comment expliquez-vous, d'une part, une déclaration comme celle-ci et, d'autre part, votre appui à la politique du ministre?

M. Crichton: Monsieur le président, cette déclaration suppose que le transporteur a fait une demande auprès du Comité des transports aériens et qu'en vertu de la Loi sur l'aéronautique, le comité reconnaît que le service est nécessaire pour répondre à des besoins actuels ou futurs du public. Ce paragraphe ne défend pas du tout la déréglementation; il précise qu'il faut respecter, à l'heure actuelle et à l'avenir, les contrôles exercés sur l'entrée sur le marché. Le but du paragraphe est de faire la distinction entre les restrictions proposées au paragraphe 51, je crois, de l'énoncé de politique, selon lequel les transporteurs locaux devraient normalement s'attendre à effec-

[Text]

A and point B, the local carrier could only fly if he stops at C in the middle.

So my purpose in that statement was to suggest that, given the relative size of the carriers we are talking about and bearing in mind that revenues of the national carriers and the regional carriers, if you add them up, would approach \$4 billion or more a year as compared to the local service industry which would be, and I am ballparking, 1 or 2 per cent of that, it is somewhat inappropriate to put artificial constraints on whether or not a carrier can apply for a certain route. He still has to meet the test; he still has to prove that it is needed.

Mr. Deniger: I am not sure if I understand you because the CTC now basically will hear any application, whether or not it fits within the geographics of the old regional-air policy, and a decision of the CTC is appealable to the minister and to the Governor in Council. Basically, then, why not simply have a policy that says the CTC, without any directive from the government, should make a decision on granting you a licence to operate a certain type of airline based strictly on public convenience and necessity, without any geographical borders?

• 1125

Mr. Crichton: Well, in effect, that is what I am suggesting, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Then there is no need for a domestic policy, is there? There is no need for geographical boundaries. There is basically no need to distinguish between regional, local and nationals.

Mr. Crichton: Well, no . . . I think the context in which this statement is made in the paper is that, while national carriers and regional carriers can pose a genuine threat to each other from a competitive point of view and do require a policy, the relative size and strength of local carriers compared to those groups is such that policy constraints on the local carrier—policy constraints, as opposed to what the CTC may decide in a given case—are not very realistic because neither I nor Mr. Engle nor Mr. Barton can go head-to-head against Air Canada, CP or PWA to—

Mr. Deniger: Presumably, with the right equipment on a short-haul route you could, because between points of, say, 250 air-miles you could not expect Air Canada to fly a jet and make a lot of money, while you could make money with a propeller aircraft on that route with a plane of less capacity than Air Canada.

Mr. Crichton: In absolute terms, on the type of route you are talking about, it may well be that a turboprop aircraft operated by a local service carrier could be more cost-efficient

[Translation]

tuer des vols «sous le couvert des grands transporteurs», pour utiliser une expression de l'industrie. Autrement dit, si un grand transporteur assure le service entre les points A et B, le transporteur local ne peut faire le même trajet que s'il fait escale au point C, entre les points A et B.

Voici pourquoi j'ai dit cela: si l'on tient compte de l'importance relative des transporteurs dont nous discutons et des recettes des transporteurs nationaux et régionaux, dont la somme peut atteindre 4 milliards de dollars ou plus dans une année, comparativement à l'industrie des transporteurs locaux, dont les recettes représenteraient environ 1 ou 2 p. 100 de cette somme, il n'y a pas lieu d'imposer des contraintes artificielles, à savoir si un transporteur peut demander une certaine route ou non. Il doit répondre aux exigences et prouver que le besoin existe.

M. Deniger: Je ne sais pas très bien; la CCT étudiera toutes les demandes, qu'elles correspondent ou non à la notion de géographie ou à l'ancienne politique de transport régional; on peut en appeler d'une décision de la CCT auprès du ministre et du gouverneur en conseil. Par conséquent, pourquoi ne pas adopter tout simplement une politique selon laquelle la CCT, sans directive de la part du gouvernement, pourrait prendre une décision sur l'octroi d'un permis d'exploitation d'un certain genre de ligne aérienne, fondée uniquement sur le besoin qu'en éprouve le public, sans se soucier des frontières géographiques?

M. Crichton: Eh bien, voilà ce que je propose, monsieur Deniger.

M. Deniger: Il n'y a pas lieu, dans ce cas, d'élaborer une politique interne, n'est-ce pas? Il n'y a pas lieu de définir des frontières géographiques. Il n'y a pas lieu de faire la distinction entre transporteur national, régional ou local.

M. Crichton: Non . . . Il ne faut pas perdre de vue le contexte de cette déclaration: les transporteurs nationaux et régionaux peuvent constituer une menace l'un pour l'autre, sur le plan de la concurrence, et il est bon d'adopter une politique à leur égard; néanmoins, compte tenu de l'importance et du pouvoir des transporteurs locaux, par opposition aux groupes dont je viens de parler, une politique de contraintes visant les transporteurs locaux, quelles que soient les décisions de la CCT dans des cas particuliers, n'est pas très réaliste, car ni moi-même ni M. Engle ni M. Barton ne peuvent affronter directement des sociétés telles que Air Canada, CP ou PWA . . .

M. Deniger: C'est supposer qu'Air Canada, en utilisant l'équipement approprié et en faisant de courts trajets de 250 milles aériens, par exemple, ne pourrait pas s'attendre à faire beaucoup d'argent et que vous pourriez réaliser des bénéfices en utilisant un avion à hélice pour parcourir la même distance, dans un avion dont le volume serait inférieur à celui d'Air Canada.

M. Crichton: En termes absolus, dans ce cas, il se pourrait fort bien qu'un avion à turbopropulseur exploité par un transporteur local puisse être plus rentable et rapporter des bénéfices.

[Texte]

and produce a profit to that carrier. But the point is that, if a larger carrier feels the route is important in the overall context of the network, it has a far greater ability to bleed financially and to outlast the other, smaller carriers.

Mr. Deniger: I will grant you that. You can also probably add the fact that Air Canada, being a Crown corporation, has financial capabilities which you and CP do not have, nor do any of the regionals, except maybe Pacific Western. Air Canada is able to bear the burden of losing money for a while. But I am just surprised . . . I hear you say, on the one hand, that you basically support the philosophy . . . I read this paragraph as saying you do not.

I know I do not have that much time so I will go to Mr. Barton. Basically, Mr. Barton, on page 5 of your brief you mention that you are doing very well. Your projections are fabulous. You are going to have a \$14-million revenue this year, and your forecast for next year is \$20 million. You are going to have from 243,000 to 300,000 passengers. Congratulations! Except that now, on page 7, you also say that you have cancelled two options to purchase additional DASH-7 aircraft. Is that because of your options to purchase the four DASH-8s, or is it because you may be optimistic on one page, and not that optimistic on the other page?

Mr. Barton: With respect to the numbers on page 5, the revenues and passenger traffic generated in 1981 were with the equipment fleet that we had during that year. Late in 1981, we took delivery of an additional DASH-7. We have added some new routes where we just inaugurated service a couple of weeks ago. The combination of those lead to the projections we have indicated for 1982.

With respect to the cancellation of the DASH-7s, that was done last summer at a time when the interest rates in this country were at an all-time high. We felt grave concern about our ability to sustain the purchase of that equipment, although we have a requirement to add some additional equipment at this time.

A comment was raised earlier as to what one of the other gentlemen's cashflow was, and how he was doing at this time. Although he did not indicate he had a problem with interest rates, I can tell you that we do. We are very concerned about the high carrying costs on new equipment at this time, and as a result we had to suspend, temporarily, some of the expansion programs we had foreseen for 1982; and that caused the cancellation.

• 1130

It is also a rationalization of equipment. We intended to terminate the use of some of the 30-passenger airplanes and go into the DASH-7. But that, as I indicated, is temporarily on hold. We would like to continue with that plan, and obviously will when the interest rates make it advantageous to do so.

[Traduction]

ces au transporteur. Toutefois, si un transporteur plus important est d'avis que, dans le contexte général du réseau, cette route peut lui servir, il est beaucoup plus en mesure de supporter des pertes financières et de survivre aux autres transporteurs moins importants.

M. Deniger: Je suis d'accord. On peut ajouter qu'Air Canada, une société de la Couronne, a des possibilités financières que ni vous, ni CP, ni les autres transporteurs régionaux, à l'exception peut-être de Pacific Western, ne pouvez avoir. Air Canada peut supporter des pertes pendant un certain temps. Mais je suis étonné . . . Vous dites d'une part que vous êtes d'accord sur le principe . . . A la lecture du texte, j'en conclus que vous ne l'êtes pas.

Il ne me reste pas beaucoup de temps; je vais donc passer à M. Barton. Essentiellement, monsieur Barton, vous dites à la page 5 de votre mémoire que vous vous portez très bien. Vos projections sont incroyables. Cette année, vous aurez des recettes de 14 millions de dollars et vos prévisions pour l'an prochain s'élèvent à 20 millions de dollars. Vous transporterez entre 243,000 et 300,000 passagers. Mes félicitations! Par contre, à la page 7, vous signalez avoir refusé deux options d'achat d'avions du type DASH-7. Est-ce parce que vous avez décidé d'acheter les quatre DASH-8, ou est-ce tout simplement parce que vous êtes optimiste sur une page et que vous l'êtes un peu moins sur une autre?

M. Barton: Les chiffres donnés à la page 5 portent sur les recettes et le nombre de passagers transportés en 1981, et sur l'équipement que nous exploitons durant cette même année. Vers la fin de 1981, nous avons accepté la livraison d'un autre DASH-7. Nous avons ajouté de nouvelles routes, que nous venons tout juste de commencer à desservir, il y a deux semaines. Voilà des facteurs qui influencent nos projections pour l'année 1982.

Quant au refus d'accepter la livraison des DASH-7, elle a été prise au cours de l'été dernier, au moment où les taux d'intérêt atteignaient, au Canada, un niveau record. Nous avions beaucoup de réserves sur nos possibilités de payer l'équipement, même si, à l'heure actuelle, il nous faut de l'équipement supplémentaire.

Il y a quelques minutes, on a parlé de la marge d'autofinancement de l'autre monsieur et de sa situation à l'heure actuelle. Ce dernier n'a pas parlé d'un problème soulevé par les hauts taux d'intérêt, mais je vous signale que nous avons des problèmes de ce genre. Nous nous préoccupons énormément des frais élevés qui s'ajoutent au coût du nouvel équipement à l'heure actuelle et, en conséquence, nous avons dû suspendre temporairement certains de nos programmes d'expansion qui avaient été prévus pour 1982, et c'est la raison pour laquelle nous avons dû annuler.

Il s'agit aussi de rationaliser l'équipement. Nous avions l'intention de cesser d'utiliser quelques-uns des avions pouvant transporter 30 passagers, pour utiliser le DASH-7. Mais ce projet, je le répète, a été suspendu temporairement. Nous

[Text]

The Chairman: Three minutes, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: On the same page you basically say that PWA has recognized the problems of continuing to operate jet aircraft on short-stage lengths. How long is a short-stage length?

Mr. Barton: That we operate?

Mr. Deniger: No, what is your definition of a short-stage length—400, 800 miles?

Mr. Barton: At the present time the average stage length in our system is about 180 miles. I believe PWA's is something in excess of that, probably between 225 and 250 at the present time. I know that the president of PWA has publicly stated that their equipment is becoming less efficient on stage lengths of under 400 miles, to the point where they can see, in the future, that equipment becoming uneconomical on that type of a stage length.

Mr. Deniger: So do you feel that if we are indeed going to regulate the air industry domestically there should be a provision that says under a certain amount of miles no regional carriers should have the licence to operate, and it should be reserved exclusively to local carriers?

Mr. Barton: No, I think the economics of the day will dictate that.

Mr. Deniger: On page 9 of your brief you basically outlined your comments on the proposed policy, and you have attached Appendix A, which is a comparison of Time Air in 1981 versus regional carriers in 1966. I am not too sure I understand the value of making such a comparison, other than you are doing obviously very well in relation to regional carriers of 1966. I think it would have been a very worthwhile exercise to have that comparison with regional carriers in 1981, because as I read your brief my instincts tell me that in the west, where there is basically only one regional air carrier, while in the east there are three, who have very narrow districts, it seems to me you are almost a regional air carrier in your own right. I do not know if that is what you are trying to show us by your comparison, but I tell you I would have preferred to have the figures for the same year. You did not even exist in 1966, so what is the use of comparing Time Air in 1981 to the regionals in 1966?

Mr. Barton: I think the purpose simply was to indicate that in 1966 it was recognized that a policy which would give recognition to regional carriers was required, and in fact was enunciated at that time. I guess we are saying that the time is probably right that there be a policy which recognizes the contribution of local- -service carriers such as Time Air at this time and which allows us to continue in the evolutionary manner we have had to bring us where we are today.

[Translation]

aimerions réaliser ce projet, et c'est ce que nous ferons évidemment, quand les taux d'intérêt seront plus avantageux.

Le président: Trois minutes, monsieur Deniger.

M. Deniger: A la même page de votre document, vous dites essentiellement que la PWA a reconnu les problèmes relatifs à l'exploitation d'avions à réaction sur de faibles distances. Qu'entendez-vous par faibles distances?

M. Barton: Dans nos opérations?

M. Deniger: Non, quelle est votre définition d'une faible distance . . . 400, 800 milles?

M. Barton: A l'heure actuelle, la distance moyenne, dans notre système, est d'environ 180 milles. Je pense que pour la PWA, ce chiffre se situe probablement entre 225 et 250 milles à l'heure actuelle. Je sais que le président de la PWA a déclaré publiquement que son équipement devenait de moins en moins efficace sur des distances inférieures à 400 milles, et ce, à tel point qu'il prévoit à l'avenir qu'il ne sera plus économique d'utiliser cet équipement sur de telles distances.

M. Deniger: Pensez-vous que, si nous devons établir une réglementation régissant le transport aérien à l'intérieur du pays, nous devrions prévoir une disposition selon laquelle, en-deçà d'un certain nombre de milles, aucun transporteur régional ne devrait pouvoir obtenir une licence d'exploitation et que ces routes seraient réservées exclusivement aux transporteurs locaux?

M. Barton: Non, je pense que les circonstances économiques vont dicter cette politique.

M. Deniger: A la page 9 de votre mémoire, vous commentez essentiellement le projet de politique et vous avez joint à votre mémoire l'annexe A, qui constitue une comparaison des opérations de Time Air en 1981 et des transporteurs régionaux en 1966. Je ne comprends pas vraiment l'utilité d'une telle comparaison, à moins que vous ne vouliez démontrer que les affaires sont très bonnes par rapport aux opérations des transporteurs régionaux en 1966. Je pense que cet exercice aurait été très utile si vous aviez établi cette comparaison avec les transporteurs régionaux en 1981, parce qu'à la lecture de votre mémoire, j'ai l'impression que dans l'Ouest, où il n'existe essentiellement qu'un seul transporteur régional, alors que dans l'Est, il y en a trois dont le territoire est très restreint, vous constituez quasiment un véritable transporteur régional. Je ne sais pas si c'est ce que vous tentez de démontrer avec votre comparaison, mais je vous dis que j'aurais préféré des chiffres concernant la même année. Vous n'existiez même pas en 1966, et je vois mal l'utilité de comparer Time Air en 1981 aux transporteurs régionaux en 1966.

M. Barton: Je pense que le but de cette comparaison était simplement de montrer qu'en 1966, on avait constaté la nécessité d'une politique reconnaissant le besoin de transporteurs régionaux, laquelle politique a été énoncée à cette époque-là. Ce que nous disons donc, c'est que le moment est probablement venu d'établir une politique qui reconnaîtrait la contribution des transporteurs locaux comme Time Air, à l'heure actuelle, et qui nous permettrait de continuer à évoluer de la

[Texte]

Mr. Deniger: Thank you. I think you are heading towards being a regional carrier in figures, if not in name.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Like Mr. Ellis, I would like to add that listening to the evidence of the three witnesses and the three companies, you certainly get an interesting sense of Canada in this great big old Railway Committee Room, where there were many old debates on the future of railway policy in this country. Perhaps it is appropriate in that way that we are here today trying to find the future domestic air policy. I am hoping that it has a lot more of perhaps a positive outlook than certainly the present development in the way we seem to be going in rail policy. But perhaps we are moving from the rail to the plane, as we obviously are.

• 1135

Just very briefly, Mr. Chairman, we have heard I think now from two lines but there is Bradley also, and in terms of the three airlines and from the three gentlemen, I gather that at the present time and with all the difficulties and the low-density market, certainly in the north, the three airlines before us are doing well. Without getting any more specific than that and in terms of not just the cashflow but, in effect, the profit picture, is this so and for how long? Could we start perhaps with Time Air? And I think Northwest Territorial Airways said that they were doing well. Regarding Bradley, I do not know if all your predecessors went belly-up; I do not really know if I heard how you are doing at the present time.

The Chairman: Let us start with Mr. Barton and go right across. Mr. Barton.

Mr. Barton: Just in general terms?

Mr. Nowlan: Yes, just in general terms. I want to get this to relate to the national carriers and especially to CP Air, which you know is going to be before us tonight and just went belly-up for \$20 million. Of course CP enterprises also lost \$18 million.

However, I am just interested in the local people, the free-enterprise people. I am a little surprised by a couple of the points in your briefs, although there are special situations for each of you. But it seems so far, from the regionals and perhaps from yourselves, financially and in spite of all the problems and interest rates, that you are doing "relatively" well.

[Traduction]

façon qui nous a permis de nous rendre là où nous en sommes aujourd'hui.

M. Deniger: Merci. Je pense que vous êtes en train de devenir un transporteur régional, sinon en titre, du moins en chiffres.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Comme M. Ellis, j'aimerais ajouter qu'en écoutant les témoignages des trois témoins et des trois sociétés, on a certainement l'impression de participer à l'histoire, dans cette vieille grande salle du Comité des chemins de fer où ont eu lieu tant de débats sur l'avenir de la politique des chemins de fer au pays. C'est peut-être une bonne chose que nous soyons là aujourd'hui, à tenter de définir une politique du transport aérien pour le Canada. J'espère que les perspectives seront un peu plus favorables qu'elles ne le sont actuellement pour la politique du transport ferroviaire. Nous passons évidemment du transport ferroviaire au transport aérien.

Très brièvement, monsieur le président, nous avons déjà entendu les représentants de deux lignes aériennes, mais Bradley Airlines n'a toujours pas fait de déclaration; pour ce qui est de ces trois lignes aériennes et à la lumière des déclarations des trois messieurs, j'ai l'impression qu'à l'heure actuelle, malgré toutes les difficultés et le marché à faible densité de clients, certainement dans le Nord, les trois lignes aériennes qui comparaissent devant nous aujourd'hui font de bonnes affaires. Sans aller dans plus de détails, j'aimerais savoir si c'est vraiment le cas et depuis combien de temps, et ce, non seulement en termes de fonds de roulement, mais aussi en termes de profits. Pourrions-nous peut-être commencer par Time Air? Je pense que la Northwest Territorial Airways a dit qu'elle faisait de bonnes affaires. En ce qui concerne Bradley, je ne sais pas si tous vos prédécesseurs ont subi des pertes, je ne connais pas vraiment votre situation à l'heure actuelle.

Le président: Commençons avec M. Barton, suivi des autres. Monsieur Barton.

M. Barton: Juste en termes généraux?

M. Nowlan: Oui, en général seulement. Je veux ces données pour faire le rapport avec les transporteurs nationaux, et spécialement avec CP Air, qui, comme vous le savez, va comparaître devant nous ce soir et qui a subi des pertes de 20 millions. Il y a aussi les entreprises CP, qui ont également perdu 18 millions de dollars.

Cependant, je m'intéresse simplement aux entreprises locales. Je suis un peu surpris par certaines remarques de vos mémoires, bien que chaque situation soit différente pour chacun d'entre vous. Mais il semble jusqu'à présent, du côté des transporteurs régionaux, et même du vôtre, que financièrement, et malgré tous les problèmes et les taux d'intérêt, vous en tirez relativement bien.

[Text]

Mr. Barton: I would certainly concur. We are, as is Mr. Engle's company, a private company, and Time Air also is a private company. We have been in a profit position for a number of years consecutively. In this current year we have experienced some difficulties. We are hopeful that the bottom line in the current year will also be good. Our year end is March 31, so it is difficult to say at this point in time, to get specific about your inquiry. However, I can say that we have been able to grow and develop and sustain the acquisition of new equipment. We look forward to a continuation of that in the acquisition of additional DASH-7s and DASH-8s in the future. We are optimistic that we will be able to continue with our plans for the future.

The Chairman: Thank you. Mr. Engle.

Mr. Engle: In 1981, NWT Air experienced 58-per-cent growth in its revenue, and I think it is fair to say that it was activity during this growth phase which is directly contributing to our financial stability. In 1981 we acquired a second Lockheed Hercules. This was a used aircraft purchased from Pacific Western Airlines. We acquired a second Lockheed Electra; it was purchased from the Lockheed factory. And we acquired an additional DC-3.

I would say for NWT Air, it has been the balance between chartered and scheduled services. Charter services represents approximately 60 per cent of our gross revenues, and regular-scheduled services 40 per cent, even though the Hercules aircraft are committed to charter cargo, and our Electras and DC-3's substantially contribute to unit toll. But it is the balance between the two, and I forecast that this should continue during the immediate year or years ahead with the federal energy program as it relates to frontier areas.

The Chairman: Mr. Crichton.

Mr. Crichton: Mr. Chairman, it is very difficult to answer the question of how we are doing financially. I can only fall back on the standard test of return on investment, and the return on investment in our company, like most other carriers in this industry, has been inadequate, ranging from 5 to 10 per cent over the last 7 or 8 years. Where this industry—certainly my company and I think to a large extent many other carriers in the industry—manages to make money or manages to grow is through the capital appreciation of the assets they use. When the assets are disposed of, a gain is realized, and you can then turn around and re-invest that back into the business. But if we were to try to go public today on the stockmarket, I think there would be a difficulty and many carriers would face the same problem in terms of trying to sell those issues because the actual true profit, the actual true return on investment, is not that big.

[Translation]

M. Barton: Je suis entièrement d'accord avec vous. Tout comme la compagnie de M. Engle, nous sommes une société privée, et Time Air en est une également. Nous réalisons des profits régulièrement depuis un certain nombre d'années. Cette année, nous avons certaines difficultés. Nous espérons que notre bilan cette année sera aussi bon. Notre exercice financier se termine le 31 mars; alors, il est difficile de répondre précisément à votre question à ce stade-ci. Cependant, je puis dire que nous avons réussi à grandir, à prendre de l'expansion, et à conserver le nouvel équipement que nous avons acheté. Nous espérons continuer dans cette même veine en faisant l'acquisition de nouveaux DASH-7 et DASH-8. Nous pensons bien être capables de continuer à réaliser nos projets pour l'avenir.

Le président: Merci. Monsieur Engle.

M. Engle: En 1981, les revenus de NWT Air ont augmenté de 58 p. 100, et je pense qu'il est juste de dire que ce sont des activités qui se sont déroulées pendant cette phase de croissance qui contribuent directement à notre stabilité financière. En 1981, nous avons fait l'acquisition d'un deuxième Lockheed Hercules. C'est un avion d'occasion que nous avons acheté de Pacific Western Airlines. Nous avons fait l'acquisition d'un deuxième Lockheed Electra que nous avons acheté de l'usine Lockheed. Nous avons également fait l'acquisition d'un autre DC-3.

Je dirais que le succès de la NWT Air tient à l'équilibre entre ses services nolisés et ses services réguliers. Les services nolisés représentent environ 60 p. 100 de nos revenus bruts, et les services réguliers, 40 p. 100, même si les avions Hercules servent au transport de marchandises, et nos Electra et nos DC-3 contribuent substantiellement au tarif unitaire. Voilà le rapport qui existe entre les deux, et je prévois que ce devrait être la même chose au cours de l'année courante ou des années à venir, compte tenu du programme énergétique fédéral par rapport aux régions frontalières.

Le président: Monsieur Crichton.

M. Crichton: Monsieur le président, il est très difficile de répondre à cette question sur notre situation financière. Je peux uniquement me baser sur le rendement de nos investissements, et pour notre compagnie, à ce chapitre, comme pour la plupart des autres transporteurs de l'industrie du transport aérien, le rendement n'a pas été efficace, variant entre 5 et 10 p. 100 au cours des 7 ou 8 dernières années. Là où notre industrie—certainement ma compagnie et, je pense, dans une grande mesure, bien d'autres transporteurs de l'industrie—réussit à faire de l'argent ou à prendre de l'expansion, c'est grâce au rendement des avoirs qu'elle utilise. Quand on se défait d'actifs, on réalise un gain, et vous pouvez ensuite réinvestir cet argent dans l'entreprise. Mais si nous nous lançons sur le marché de la Bourse aujourd'hui, je pense que ce serait difficile et que bien des transporteurs éprouveraient les mêmes difficultés à tenter de vendre leurs actions, parce que le profit réel, le rendement réel des investissements, n'est pas assez considérable.

[Texte]

[Traduction]

• 1140

Mr. Nowlan: I think you have answered the question on return on investment, and I appreciate the three answers, but in terms of Bradley Air—the return on investment and the stock market—good gracious, we do not have to go to air services to talk about the stockmarket today. You know it is not the most bubbling place. It seems to be like a steam kettle; it is going down, even though there is a lot of hot air. It appears that your predecessors started to go in the red on an annual basis, but I take it, from what you are saying, using the proper accounting procedures, you are not in the red.

Mr. Crichton: No, we are not.

Mr. Nowlan: That leads me to the next question, addressed to the three witnesses, before I come back to Bradley, because Mr. Deniger came to my point, although I was going to come at it a little differently. I was interested in your brief. I was most interested in Mr. Crichton's comment his *ex ratia obiter dicta* in comparing the United States experience with the Canadian experience in only talking about de-regulation, but then you came right back and got satisfaction in the briefings, as I understand it, of the CTC or the Air Transport Committee of the CTC. My question to the three witnesses—very shortly, since time is limited—is: Is there anything you can tell me in terms of policy or the absence of policy that will be an impediment to your future plans or future growth? Does your experience with the problems of local carriers and frontier development and the ad hoc approach of the CTC involve any impediments, obstacles or hurdles and, if so, what are these impediments? Mr. Crichton's view, I think, has given us a pretty interesting situation here in terms of air policy in Canada, and if there is such an impediment, with the present ad hoc position of the CTC, not the white paper we are here to talk about today, what is it?

Mr. Crichton: Mr. Chairman, ignoring the paper then, ignoring air policy, I think from my company's point of view we are quite satisfied with the existing—

Mr. Nowlan: I am sorry, we just had a translator pull the wrong plug. *Je m'excuse., si vous parlez anglais maintenant.*

Mr. Crichton: I think from my company's point of view, the existing regulatory structure—

Mr. Ellis: Just a minute, Mr. Chairman, if it is on English, it should be coming in English, but it is coming in French. I do not know what is coming on the French channel.

The Chairman: It is okay now.

Mr. Nowlan: Please, do not take my time. *Vous le voulez en français?* Shall we try it again? Just a quick little comment because I think you have already almost answered my second question.

M. Nowlan: Je pense que vous avez répondu à la question sur le rendement des investissements, et je suis heureux des trois réponses que vous m'avez données, mais pour ce qui est de Bradley Air—le rendement des investissements et le marché de la bourse—vous savez très bien que le marché de la Bourse, aujourd'hui, peut se passer des services de transport aérien. Vous savez que le marché boursier n'est pas l'endroit où cela bouge le plus. C'est comme une bouilloire électrique, le niveau baisse, même s'il y a beaucoup de vapeur. Il semble que vos prédécesseurs ont commencé à subir des pertes annuellement, mais d'après ce que vous dites, si vous vous servez des procédés de comptabilité adéquats, vous n'êtes pas dans le rouge.

M. Crichton: Non, nous ne le sommes pas.

M. Nowlan: Cela m'amène à ma prochaine question, que je pose aux trois témoins avant d'en revenir à Bradley Air, parce que M. Deniger a soulevé ma question, quoique différemment. J'ai aimé votre mémoire. J'ai particulièrement prisé le commentaire de M. Crichton, qui comparait l'expérience des États-Unis avec celle du Canada sur le plan uniquement de la déréglementation, mais ensuite, vous êtes revenus et vous avez été satisfaits des réunions, si je comprends bien, de la CCT ou du Comité des transports aériens de la CCT. Ma question aux trois témoins—très brièvement, puisqu'il n'y a pas beaucoup de temps—est: y a-t-il quelque chose en matière de politique, ou en l'absence de politique, qui nuira à vos projets d'avenir ou à votre croissance? Les problèmes des transporteurs locaux et le développement des régions éloignées, ainsi que l'attitude de la CCT, constituent-ils des empêchements ou des obstacles et, dans l'affirmative, quels sont-ils? Le point de vue que M. Crichton nous a exposé, je pense, nous dépeint une situation assez intéressante en ce qui concerne la politique des transports aériens au Canada, et s'il y a effectivement des problèmes avec l'attitude actuelle de la CCT, et non pas avec le Livre blanc dont nous devons discuter aujourd'hui, quels sont ces problèmes?

M. Crichton: Monsieur le président, sans tenir compte du Livre blanc, sans tenir compte de la politique des transports aériens, je pense que ma compagnie est relativement satisfaite de la politique existante . . .

M. Nowlan: Excusez-moi, l'interprète a appuyé sur le mauvais bouton. *I am sorry right now, if you are speaking English now.*

M. Crichton: Je pense que ma compagnie est satisfaite de la structure réglementaire existante . . .

M. Ellis: Juste un moment, monsieur le président; si le bouton indique: anglais, je devrais entendre de l'anglais, mais cela sort en français. Je ne sais pas ce que l'on entend sur le canal français.

Le président: C'est arrangé maintenant.

M. Nowlan: Ne prenez pas de mon temps, s'il vous plaît. *You want it in French.* Bon, est-ce qu'on y va? Simplement un petit commentaire, parce que je pense que vous avez déjà presque répondu à ma deuxième question.

[Text]

The Chairman: Mr. Crichton.

Mr. Crichton: My company is reasonably satisfied with the existing regulatory procedures and structures. We think it is a fair way to deal with the many conflicts in the industry, the conflicts of interest and competing situations.

In terms of the problems facing a local carrier, such as ourselves, they are essentially economic. They are related, like any other business in the economy right now, to interest rates and the recessionary period we find ourselves in. There are some unique things, however, for instance Mr. Barton mentioned the DASH-7s that they pulled back on. It is interesting to note that if you are a Canadian carrier and you want to buy a DASH-7, which is made in Canada, you have to pay the full shot on interest rates, and the export financing for those aircraft. If you are a foreigner you get them cheaper and, in fact—

Mr. McDermid: That is right. That is exactly right.

Mr. Crichton: —we can buy aircraft in France or England, or somewhere else cheaper, which compete with the DASH-7, cheaper than a Canadian can, so I think there is an anomaly there.

An hon. Member: You are right.

Mr. Crichton: Transport Canada has a policy on airports, right now, that states if you build a hangar or a building on an airport—one of their airports—you have to sign a vesting clause that gives them ownership in 20 years. We simply cannot understand that. When you go to a banker to finance a multimillion-dollar facility, or even a \$1-million facility, at an airport and you have to sign a document that says the government will own it after 20 years, that causes big problems.

Mr. Nowlan: Thank you. Do you have any comments? Mr. Engle.

• 1145

Mr. Engle: Yes, sir. Mr. Chairman, the present ad hoc approach to policy, particularly with regard to the north, has given NWT Air the opportunity to expand and meet its marketing opportunities.

I look to policy as being supportive of our further development; but to stick to your question, we have not been inhibited in any way by the present policy.

Mr. Barton: Our position is much the same, because obviously the existing policy, or lack of same, has allowed us to develop and grow to where we are today. We look to a continuation of that opportunity, and any policy that is enunciated should not be more restrictive than what we have today.

[Translation]

Le président: Monsieur Crichton.

M. Crichton: Ma compagnie est relativement satisfaite de la réglementation existante. Nous pensons qu'elle traite de façon équitable les nombreux conflits dans l'industrie, les conflits d'intérêts et les situations concurrentielles.

En ce qui concerne les problèmes des transporteurs locaux, comme nous-mêmes, il s'agit essentiellement de problèmes économiques. Ces problèmes, comme pour toute autre entreprise dans l'économie d'aujourd'hui, sont reliés aux taux d'intérêt et à la période de récession où nous nous trouvons. Il y a quelques particularités, toutefois; par exemple, M. Barton a parlé du projet d'acquisition des DASH-7 qu'il a fallu remettre à plus tard. Il est intéressant de noter que si vous êtes un transporteur canadien et que vous voulez acheter un DASH-7, qui est fabriqué au Canada, vous devez payer le plein taux d'intérêt, et le financement des exportations de ces avions. Si vous êtes un étranger, vous pouvez les avoir meilleur marché et, en fait . . .

M. McDermid: C'est exact. C'est très vrai.

M. Crichton: . . . nous pouvons acheter à meilleur marché en France ou en Angleterre, ou ailleurs, un avion comparable au DASH-7, et ce, moins cher qu'un Canadien peut le faire, alors, je pense que c'est une aberration.

Une voix: Vous avez raison.

M. Crichton: Transports Canada a actuellement une politique sur les aéroports qui dit que si vous bâtissez un hangar ou un édifice dans un aéroport, l'un des siens, vous devez signer une clause de dévolution qui fera de Transports Canada le propriétaire de ces édifices dans 20 ans. Nous ne pouvons absolument pas comprendre cela. Quand vous allez chez un banquier pour financer des installations de plusieurs millions de dollars, ou même une installation d'un million de dollar, à un aéroport, et que vous devez signer un document qui dit que le gouvernement en sera propriétaire après 20 ans, cela cause d'énormes problèmes.

M. Nowlan: Merci. Avez-vous des commentaires, monsieur Engle?

M. Engle: Oui, monsieur. Monsieur le président, la démarche actuelle vis-à-vis de la politique, particulièrement en ce qui concerne le Nord, a donné à NWT Air la possibilité de prendre de l'expansion et de profiter des perspectives de mise en marché.

Je considère la politique comme étant un élément d'appui à notre développement futur, mais pour répondre à votre question, la politique actuelle ne nous a causé aucun problème.

M. Barton: Notre position est très semblable, parce que la politique existante, ou le manque de politique, nous a permis de grandir et d'en arriver là où nous en sommes aujourd'hui. Nous espérons pouvoir continuer en ce sens, et la politique qu'on établira ne devrait pas être plus restrictive que celle que nous avons aujourd'hui.

[Texte]

Mr. Nowlan: Thank you. To summarize the present proposals: I understand that among the three airlines before us, Mr. Chairman, there is obviously unanimity on the non-jet feature of the policy.

Mr. Chretien—

The Chairman: Crichton.

Mr. Nowlan: Crichton? Sorry, Mr. Crichton; I am Nowlansky, but everyone gives me Nolan rather than Nowlan. I apologize, I am sorry.

I was interested in your brief on the regional division of the white paper. You said in your brief:

I have little comment to make on certain aspects of the policy such as the regional dividing line and non-stop stage lengths . . .

I was interested that there really was not any more comment from any of the gentlemen, as I remember, on the dividing line or the 800-mile limit. Of course, this is the regional; I guess you are really not in that. If you do not have jets, you do not really have to worry about it too much.

In terms of the north, Mr. Engle, the policy says that Air Canada and CP, with a couple of exceptions, are basically to stay below 60 in the south.

Air Canada, I understand, is still asking to compete in the north, although we have not seen it yet, which is a subject matter of insult to this committee, as far as I am concerned, because they are appearing before us on Thursday. I do not know about CP, although again we do not have their brief, even though they are appearing before us tonight. I cannot understand why we do not have their brief before us as yet, but we will take that up later.

Certainly Air Canada and I think CP are asking to still compete in the north. Now, how would you react to that feature of Air Canada's submission, if this policy goes in and if there was a change to allow Air Canada to come in without restriction?

Mr. Engle: Mr. Chairman, as you know, Air Canada has no services north of 60 today and CP has a grandfather service into northern British Columbia and the Yukon.

I do not disagree with a policy which restricts or prohibits the national carriers from operating north of 60. I think in that sense it does give us another view of what north of 60 as a northern region is; it identifies a region, and I take exception with the proposed geographical boundary only insofar as it would divide the Northwest Territories at a line from Winnipeg north to Resolute Bay.

Mr. Nowlan: Yes.

[Traduction]

M. Nowlan: Merci. Pour résumer les propositions que nous avons devant nous, je pense, monsieur le président, que les trois lignes aériennes s'entendent évidemment sur la disposition de la politique relative aux avions qui ne doivent pas être à réaction.

Monsieur Chrétien . . .

Le président: Crichton.

M. Nowlan: Crichton? Pardon, monsieur Crichton; je suis M. Nowlansky, mais tout le monde m'appelle Nolan, plutôt que Nowlan. Excusez-moi, je suis désolé.

J'ai trouvé intéressant votre mémoire sur la question de la division des régions dans le livre blanc. Vous dites dans votre mémoire:

J'ai peu de commentaires à faire sur certains aspects de la politique, notamment sur la délimitation des régions et la longueur des routes sans escale . . .

J'ai trouvé curieux qu'aucun des témoins n'ait eu plus de commentaires à formuler, si je me souviens bien, sur la ligne de démarcation, ou la limite de 800 milles. C'est vrai que cela concerne le régional, vous n'êtes pas vraiment concernés. Si vous n'avez pas d'avion à réaction, vous n'avez pas vraiment à vous en faire.

Pour ce qui est du Nord, monsieur Engle, la politique dit qu'Air Canada et CP, compte tenu de quelques exceptions, doivent essentiellement demeurer en-deçà du 60^e parallèle, au sud.

Air Canada, si je comprends bien, demande encore d'assurer des services dans le Nord, bien que nous n'en ayons pas encore entendu parler, ce qui est une insulte pour le Comité, du moins pour moi, parce qu'Air Canada comparait devant nous jeudi. Je ne sais pas ce qui en est pour CP Air, bien que, encore une fois, nous n'ayons pas encore reçu son mémoire, même si cette compagnie comparait devant nous ce soir. Je ne comprends pas pourquoi nous n'avons pas encore reçu son mémoire, mais nous en reparlerons plus tard.

Air Canada et, je pense, CP Air demandent toujours d'assurer des services dans le Nord. Maintenant, comment réagiriez-vous devant cette demande d'Air Canada, si la politique était adoptée et qu'elle permettait à Air Canada d'entrer dans votre territoire sans restrictions?

M. Engle: Monsieur le président, comme vous le savez, Air Canada n'assure aucun service au nord du 60^e parallèle, aujourd'hui, et CP Air assure un service depuis très longtemps dans le nord de la Colombie-Britannique et au Yukon.

Je ne suis pas en désaccord sur une politique qui limiterait ou empêcherait l'exploitation de transporteurs nationaux au nord du 60^e. Je pense que cela nous donne une autre idée de ce qui constitue le nord du 60^e en tant que région nordique; cela délimite une région, et je m'oppose au projet de limite géographique, dans la mesure seulement où les Territoires du Nord-Ouest seraient délimités à partir de Winnipeg, vers le nord, jusqu'à Resolute Bay.

M. Nowlan: Oui.

[Text]

Mr. Engle: It is the unity of north of 60 that I perceive.

Mr. Nowlan: It was really more the regionals. We have had some evidence from PWA, Quebecair, and Nordair. I am not quite sure about Nordair, but certainly Quebecair and PWA have suggested more involvement in the north.

The Chairman: Nordair, too.

Mr. Nowlan: Nordair too, I believe. Really, it is going to be an interrelationship between the local and the regional, in that sense, that I suppose is going to cause some future problems; but you are happy and satisfied, at the moment, that the CTC and the Air Transport Committee iron out those conflicts on the basis of public convenience and necessity.

• 1150

Mr. Engle: Yes, sir. On the basis of applications and to this date, the two regional carriers operating to and from the north—Pacific Western and Nordair—do not have applications to extend their services within north of 60.

The Chairman: Final question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Okay, a final question. It will not really be that long but, in view of the answers, will help clarify things in my mind. Are all of you or are any of you gentlemen aware of Mr. Benson's speech before the Conference on Regulation and Transition at McGill this fall, November 11 to 13 of this year, when he talks about the evolutionary role of ATC and some real question marks that should guide any legislative body in defining new regulation. Part of my question, Mr. Chairman, really has been clarified in a sense, although coming at it the other way, from Mr. Deniger's comments—

An hon. Member: That is close. That is close.

Mr. Nowlan: —because certainly it is most interesting. The chairman of the CTC, in this very interesting speech, in effect lauds the role of the Air Transport Committee as being an evolutionary body that has been able to cope with the evolution of the air-transport role, and also sets out very clearly that the north is a very distinctive area that needs distinctive approaches from the ATC. I will not go through it, but in effect, as I understand, coming back to Bradley Air services, although I heard you initially and there were a couple of things you said that I reacted to in a negative way, as you answered questions for my friend, Pierre Deniger.

In effect, we all know there has to be some type of regulation; there is always going to be a CTC, and there is nothing like open skies or competition, but as far as the CTC still being an evolutionary body that has really been developing competition, none of you are that unhappy in terms of your future plans, and it fits into the philosophy... If you have not read Mr. Benson's speech, I would certainly commend it to you because it is most interesting and I cannot wait really for

[Translation]

M. Engle: C'est l'intégrité du territoire au nord du 60^e que je perçois.

M. Nowlan: Cela concernait beaucoup plus les transporteurs régionaux. Nous avons eu les témoignages de la PWA, de Québecair et de Nordair. Je ne suis pas trop certain au sujet de Nordair, mais je suis convaincu que Québecair et PWA pensent à s'impliquer davantage dans le Nord.

Le président: Nordair aussi.

M. Nowlan: Nordair aussi, je crois. En réalité, ce sont les rapports entre les transporteurs locaux et régionaux qui vont probablement causer certains problèmes à l'avenir; mais vous êtes satisfaits, à l'heure actuelle, de la façon dont la CCT et le Comité des transports aériens règlent les conflits en fonction du principe de la commodité et de la nécessité publiques.

M. Engle: Oui, monsieur. Jusqu'à présent, les deux transporteurs régionaux qui assurent des services à destination et en provenance du Nord, soit *Pacific Western* et Nordair, n'ont pas fait de demande pour étendre leurs services au nord du 60^e.

Le président: Dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Très bien, une dernière question. Ce ne sera pas tellement long, compte tenu des réponses, mais cela va aider à éclaircir certaines choses dans mon esprit. Est-ce que certains d'entre vous sont au courant ou seriez-vous tous au courant d'un discours prononcé par M. Benson à la Conférence sur la réglementation et la transition qui a eu lieu à McGill cet automne, du 11 au 13 novembre, qui traitait de l'évolution du Comité des transports aériens et de questions très réelles qui devraient dicter à tout corps législatif la définition du nouveau règlement. Une partie de ma question, monsieur le président, a été élucidée, en un sens, par les commentaires de M. Deniger...

Une voix: C'est à peu près ça.

M. Nowlan: ... mais c'est certainement une question des plus intéressantes. Le président de la CCT, dans ce discours captivant, a fait l'éloge du Comité des transports aériens pour avoir réussi à suivre l'évolution du rôle du transport aérien et a dit très clairement que le Nord constituait une région très différente qui demande d'être abordée de façon distincte par le Comité des transports aériens. Je ne vais pas repasser tous les points abordés dans le discours, mais pour en revenir aux services de *Bradley Air*, je vous ai entendu au début et vous avez dit que j'avais réagi de façon négative à quelques questions alors que vous répondiez à des questions pour mon ami Pierre Deniger.

En effet, nous savons tous qu'il doit y avoir un certain genre de règlement; il va toujours y avoir une CCT, et il n'y a rien comme la liberté ou la concurrence, mais en ce qui concerne le rôle de la CCT qui est de favoriser la concurrence, aucun n'est trop malheureux en ce qui concerne vos projets d'avenir et cela cadre bien avec le principe... Si vous n'avez pas lu le discours de M. Benson, je vous le recommanderais certainement parce qu'il est très intéressant et j'attends vraiment avec

[Texte]

him to come before the committee and explore this further. But I guess the question really is that the CTC—and we almost covered it, Mr. Chairman—have been developing evolutionary—in effect, more competition—without all the noise and clamour perhaps that has been south of the border, and certainly you three carriers have not been hurt by that. You do not plan to be hurt by that.

Mr. Crichton: No, that is quite right. When you look at air policy there are two types. There is the type we are talking about here today, which is an official statement of government policy. Then there are the actual decisions and orders of the regulatory agency, and it is those two things together, taken as a whole, which constitute the body of policy, if you will.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Nickerson.

Mr. Nickerson: Thank you very much, Mr. Chairman. In listening to the presentations, the admission that one of the gentlemen made, that they were motivated largely by self-interest, is very evident. It seems that the position taken in these submissions is that, we want to be able to compete with the regionals, in certain cases with the national carriers, but for God's sake do not let these little guys who have just bought themselves a DC-3 come in on our territory. I guess I can well understand why people who are presently successful local carriers, would take that view and I would imagine that when the regionals, who were before this committee... They were taking the same view: let us compete with the nationals but do not let these locals encroach on our grounds. But I do not want to pursue that right now. I would like to ask some rather specific questions, Mr. Chairman.

The proposal for the creation of a northern region, proposed by Mr. Engle, is very interesting; it does not seem to be supported by Mr. Crichton. But would that proposed northern region include the Yukon?

The Chairman: Mr. Engle.

Mr. Engle: Mr. Nickerson, Mr. Chairman, not as I envisioned it, sir. There does not appear to be that direct community of interest between the Yukon and the Northwest Territories. The regular air service provided by Pacific Western Airlines was only recently discontinued and their authority withdrawn at the company's request. That service had been operating for some... It was inherited from Transair, and it does appear that there is not that same community of interest. Of course, the Yukon has its own capital, Whitehorse, and its own legislative council, the same as we do in the Northwest Territories, that sits periodically throughout the Northwest Territories.

• 1155

Mr. Nickerson: This leads me to my second question about the route between Yellowknife and Whitehorse. It would seem

[Traduction]

impatience que M. Benson comparaisse devant le Comité pour discuter davantage de cette question. Mais je pense que la question est vraiment que la CCT—et nous avons presque épuisé le sujet, monsieur le président—a favorisé l'évolution—en fait, une plus grande concurrence—sans tout le brouhaha que l'on a vu dans le Sud, et vous trois en tant que transporteurs n'avez certainement pas été ennuyés par cela. Vous n'avez pas l'intention de vous laisser nuire par cela.

M. Crichton: Non, vous avez entièrement raison. Quand vous regardez la politique des transports aériens, il y en a deux types. Il y a celui dont nous parlons aujourd'hui, soit un énoncé officiel de la politique gouvernementale. Ensuite, il y a les décisions qui sont prises et les ordonnances qui sont rendues par le service de réglementation, et ce sont ces deux choses-là ensemble qui constituent la politique, si vous voulez.

Le président: Merci. Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Nickerson.

M. Nickerson: Merci beaucoup, monsieur le président. Dans les présentations que j'ai entendues, l'un des messieurs a déclaré qu'il était motivé, en grande partie, par ses propres intérêts, et cela est très évident. Il me semble que la position adoptée dans ces mémoires est que nous voulons pouvoir livrer concurrence aux transporteurs régionaux, et dans certains cas aux transporteurs nationaux, mais nous ne voulons absolument pas que les petits transporteurs qui viennent de faire l'acquisition d'un DC-3 empiètent sur notre territoire. Je pense pouvoir bien comprendre pourquoi les personnes qui réussissent actuellement comme transporteurs locaux adoptent cette attitude et j'imagine que les transporteurs régionaux qui étaient là devant le Comité... avaient la même attitude: Laissez-les livrer concurrence aux transporteurs nationaux mais ne laissez pas les transporteurs locaux empiéter sur leur territoire. Mais je ne veux pas parler de cela maintenant. J'aimerais, monsieur le président, poser quelques questions précises.

La proposition faite par M. Engle visant la création d'une région du Nord est très intéressante, mais elle ne semble pas plaire à M. Crichton. Cette région du Nord que vous proposez comprendrait-elle le Yukon?

Le président: Monsieur Engle.

M. Engle: Monsieur Nickerson, monsieur le président, pas de la façon dont je l'envisageais. Il ne semble pas exister entre le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest une si grande communauté d'intérêt. Les services réguliers des transports aériens assurés par *Pacific Western Airlines* n'ont été annulés que tout récemment et l'autorité de la compagnie a été retirée à la demande de cette dernière. Ces services étaient assurés depuis... C'est une route qui a été acquise de Transair, et il semble effectivement que les intérêts ne sont plus les mêmes. Le Yukon a sa propre capitale, Whitehorse, et son propre conseil législatif, tout comme nous dans les Territoires du Nord-Ouest, lequel siège périodiquement dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. Nickerson: Cela m'amène à ma deuxième question au sujet de l'itinéraire entre Yellowknife et Whitehorse. Il me

[Text]

to me that this is a route that could be developed. I know PWA was unsuccessful with it and had to give it up, but I receive a lot of complaints about the lack of service between the two territorial capitals. I wonder whether it is the opinion of Mr. Engle, who would be the expert in that region, whether that route could be built up over a period of years. Once a good system was established it would, presumably, attract customers.

Mr. Engle: Mr. Chairman, I agree with Mr. Nickerson, and I believe this is underway. When Pacific Western withdrew their services, the local carrier in the Yukon, Trans North Turbo Air Ltd., continued three-days-a-week service by light Cessna aircraft with nine-seating capability—

Mr. Nickerson: Very unsatisfactory service.

Mr. Engle: —in the sense the route does not appear to support the larger aircraft, and it is presently being continued with the local-service carrier.

Mr. Nickerson: In the submission of Mr. Engle, he referred to the difficulty of attracting local staff, people whom he could employ who were resident in the Northwest Territories. He referred to that as being one of his social obligations, to get the local people involved in aviation and not to run a northern air carrier out of Edmonton or Vancouver or Montreal. I wonder if he could explain to us in a little bit more detail what these difficulties are and whether he has any suggestions as to how these could be ameliorated?

Mr. Engle: Mr. Chairman, for example, a number of our pilots commute to the Northwest Territories on a two- or three-week assignment basis. We have pilots living in Trenton, living in Edmonton. They are former armed-forces Hercules captains, and part of our hiring policy for qualified people has been on a rotation basis, following the oil-company approach to rotation of personnel. But truly, my experience in the area dictates that there is a high priority for residency, living in the community, being a part of it month in and month out. Our company has an employee policy for advancement that, along with a requirement and along with competency, residency is equally a priority for the opportunity to advance. It seems to me that until we can attract Canadians to live in the north, we are truly a satellite operation to some extent.

Now, the second part of your question of how best to attract people; certainly, the northern incentives with regard to cost of living and benefits in the north, which under the present budget there is a waiver of that exemption for this fiscal year, I would like to stress how important that is. We need to be able to attract young Canadians with trade experience to be resident in our Canadian north.

Mr. Nickerson: I have one other question specifically for Mr. Engle. Both the other witnesses have said in their briefs

[Translation]

semble que c'est une route qui pourrait être développée. Je sais que la PWA n'a pas fait de bonnes affaires avec cet itinéraire et qu'elle l'a abandonné, mais je reçois beaucoup de plaintes au sujet du manque de service entre les capitales de ces deux territoires. Je me demande si M. Engle, qui serait le spécialiste de cette région, reconnaîtrait que cette route pourrait être développée au cours d'une certaine période. Si on établissait un bon système, il attirerait probablement des clients.

M. Engle: Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Nickerson, et je pense que le projet est en cours. Quand *Pacific Western* a abandonné ses services, le transporteur local du Yukon, soit *Trans North Turbo Air Ltd.*, a continué d'assurer un service trois fois par semaine au moyen d'un Cessna pouvant asseoir neuf personnes...

M. Nickerson: Un service très loin d'être satisfaisant.

M. Engle: ...étant donné que la route ne semble pas pouvoir permettre d'absorber les frais d'exploitation d'un avion plus gros, les services sont assurés actuellement par le transporteur local.

M. Nickerson: Dans son mémoire, M. Engle a parlé de la difficulté d'attirer du personnel local, des habitants des Territoires du Nord-Ouest. Il a déclaré qu'il s'agissait de l'une de ses obligations sociales de faire en sorte que les habitants de la région participent aux services de transport aérien et de ne pas exploiter un transporteur aérien du Nord à partir d'Edmonton, de Vancouver ou de Montréal. Pourrait-il nous expliquer un peu plus en détails ce que sont ces difficultés et nous dire s'il a des suggestions pour améliorer cette situation?

M. Engle: Par exemple, monsieur le président, un certain nombre de nos pilotes font le trajet dans les Territoires du Nord-Ouest en fonction d'un programme de travail s'échelonnant sur deux ou trois semaines. Nous avons des pilotes qui demeurent à Trenton, à Edmonton. Ce sont d'anciens capitaines des avions Hercules des Forces armées, et une partie de notre politique de recrutement de personnes compétentes repose sur le principe de la rotation, à l'instar de la politique adoptée par les compagnies pétrolières. Mais selon mon expérience dans la région, il est impérieux de recruter des personnes qui habitent la région, qui vivent dans la collectivité. Notre compagnie a une politique d'avancement pour ces employés qui tient compte outre d'autres exigences et de la compétence, de ce facteur de résidence. Il me semble que tant que nous ne réussirons pas à attirer des Canadiens dans le Nord, nous allons demeurer dans une certaine mesure une opération satellite.

Quant à la deuxième partie de votre question, concernant la meilleure façon d'attirer des gens, les mesures incitatives en ce qui concerne le coût de la vie et les avantages dans le Nord, le présent budget a supprimé pour le présent exercice financier l'exemption qui s'y appliquait et je voudrais insister sur l'importance de cette mesure. Nous devons attirer de jeunes Canadiens qui ont de l'expérience du métier et qui sont prêts à demeurer dans le Nord.

M. Nickerson: J'ai une autre question précise à poser à M. Engle. Les deux autres témoins ont déclaré dans leurs mémoi-

[Texte]

that although they would like locals to be able to use jet aircraft, they do not foresee this in the immediate future for their particular companies. I wonder if Mr. Engle could see where he might be able to use jet aircraft to advantage in the routes that he either covers today or would like to cover.

• 1200

Mr. Engle: Yes, Mr. Chairman, I do see that in the near future. The regular scheduled transterritorial routes we fly are approximately 1,100 miles non-stop between Yellowknife and Winnipeg; across the Territories between Yellowknife and Rankin Inlet, 700 miles non-stop; from Rankin Inlet to Frobisher Bay, 750 miles; and from Winnipeg to Rankin Inlet, 800 miles. We are flying those medium stage-length routes, which would be well-supported by a Boeing 737 jet-type of aircraft, at a time when the density of those routes and the en route facilities will support a jet aircraft. At the present time the economies and the ability to operate with modest traffic offerings dictate the continuance of the turboprop aircraft.

Mr. Nickerson: The process used by the ATC has come in for some criticism. I think Mr. Barton referred to this in reply to a question from another questioner. He was not very specific about what improvements might be made in the process. I have sat in on a number of ATC hearings and I was not impressed with the proceedings at all. There were lawyers there for various air carriers who were trying to do their best to knock down the other guy when in all seriousness everybody who was competing was a pretty good operator. It seemed that whether or not you got awarded a route was not how good you were as an air carrier but what type of lawyer you happened to hire.

I wonder if any of the witnesses have any suggestions about how the process—the ATC hearing process and the way they award routes—might be improved.

The Chairman: We will start with Mr. Barton.

Mr. Barton: I think the length of time it takes for a licence to be awarded could be shortened considerably. As we operate today, in the existing environment, it is usually a year or two, sometimes longer than that, during which time the application goes through various departments within the Air Transport Committee for evaluation. I think that process could be speeded up considerably. As I stated earlier, I think that is a housekeeping situation.

I would hate to think the decisions are based on who has the best lawyer. In our experience in the past, for the most part the decisions have been based on the evidence that has been provided on the public convenience and necessity. In the cases where the decision has not been favourable—in our case, at least—we have had the appeal process which is in place. We have used that system, and I think it is important that that avenue continue; that we have the opportunity for appeal if a decision by the ATC is considered for some reason not the correct one.

[Traduction]

res que, bien qu'ils aimeraient que les transporteurs locaux puissent utiliser des avions à réaction, ils ne prévoient pas que cela va se produire dans un avenir rapproché pour leurs compagnies respectives. M. Engle voit-il des routes qu'il a présentement ou qu'il aimerait avoir et dont il pourrait assurer les services par avion à réaction?

M. Engle: Oui, monsieur le président, je vois cela dans un avenir rapproché. Le service régulier que nous assurons entre les territoires couvre une distance d'environ 1,100 milles sans escale entre Yellowknife et Winnipeg; traverse les territoires entre Yellowknife et Rankin Inlet, 700 milles sans escale; de Rankin Inlet à Frobisher Bay, 750 milles; et de Winnipeg à Rankin Inlet, 800 milles. Nous faisons ces trajets de distance moyenne qui pourraient faits au moyen d'avions à réaction de type Boeing 737 à un moment où le volume de trafic sur ces routes et les installations le long de ces itinéraires peuvent justifier l'utilisation d'un avion à réaction. A l'heure actuelle, la conjoncture économique et la possibilité d'exploiter un service malgré un trafic modeste nous obligent à continuer à utiliser les avions à turbopropulseur.

M. Nickerson: Le processus utilisé par le Comité des transports aériens a été critiqué. Je pense que M. Barton en a parlé dans une réponse à une question d'un autre député. Il n'a pas été très précis quant aux améliorations que l'on pourrait apporter au processus. J'ai déjà assisté à un certain nombre d'audiences du Comité des transports aériens et je n'ai pas été du tout impressionné. Il y avait là des avocats représentant divers transporteurs, qui faisaient de leur mieux pour rabaisser leurs concurrents alors qu'en réalité, tous les transporteurs faisaient du bon travail. Il m'est apparu que l'adjudication d'une route ne dépendait pas de la compétence du transporteur aérien mais bien de celle de l'avocat qui la représentait.

Je me demande si l'un des témoins a des suggestions à faire pour améliorer le processus d'audience du comité des transports aériens et la façon dont les routes sont accordées.

Le président: Nous allons commencer par M. Barton.

M. Barton: Je pense que le délai de délivrance d'un permis pourrait être raccourci de beaucoup. De la façon dont nous exploitons notre service aujourd'hui, dans le contexte actuel, il faut mettre habituellement un an ou deux, parfois plus longtemps, et pendant ce temps-là, la demande est étudiée par divers services du Comité des transports aériens. Je pense que ce processus pourrait être accéléré considérablement. Comme je l'ai dit auparavant, je pense que c'est un problème interne.

Je ne voudrais absolument pas que les décisions reposent sur la compétence des avocats. Selon notre expérience, les décisions ont été rendues pour la plupart en fonction des témoignages sur les besoins présents et futurs du public. Dans les cas où la décision n'était pas favorable—dans notre cas, du moins—nous pouvions recourir au processus d'appel. Nous avons utilisé ce système, et je pense qu'il est important que l'on continue d'avoir la possibilité d'en appeler d'une décision du Comité des transports aériens si l'on estime que les motifs qui la sous-tendent ne sont pas justes.

[Text]

I will have to go back to my original comment that I think it is a housekeeping thing, really, to tighten up some of the procedures that exist today and to speed up the process, rather than to throw it out altogether.

The Chairman: Mr. Engle.

Mr. Engle: Mr. Chairman, I would agree with that. I would also express my concern regarding the increasing tendencies by air carriers and by provinces, by municipalities and other interests, to appeal commission decisions—appeal them to the Minister of Transport, petition them to the Governor in Council, or apply to the Air Transport Committee for a stay of a decision. It would seem to me that policy guidelines would help eliminate the time and the expense, and sometimes the delays in providing service, by virtue of the number of appeals that appear to be made today. I fully support the adversarial role, I agree with the importance of a good attorney, but truly that road does bring to the surface how the public can best be served.

• 1205

The Chairman: Mr. Crichton.

Mr. Crichton: Mr. Chairman, I think procedurally, before the Air Transport Committee, my company has no real problems with the existing system: It is structured as a quasi-judicial tribunal; it operates on the rules of natural justice. I think it is the only safe way to ensure that all parties are given a fair hearing. You do not have to have a lawyer to appear before the CTC. I do not think the presence of a lawyer, who may be better one day than one of his colleagues on another day, unduly affects decisions. I think, based on my experience with the commission, decisions are made on the facts and on the merits of the case. We may not always agree with the perception the committee placed on the evidence that was presented in any given case and, as my friends have mentioned, there are avenues of appeal when you feel that way. But when you look at other countries, other countries that I have dealt with in terms of the licensing of air services, I think we have a pretty good system.

The Chairman: One final question.

Mr. Nickerson: I do not know which one to ask. Maybe I should ask a question with respect to airport facilities, particularly in the north, because this was referred to in two of the briefs, I believe. What are the main difficulties experienced by operators in the north, both in MOT airports and Government of the Northwest Territories airports, or airports other than MOT airports? And does the user-pay principle—which has been applied to airports in the south and some people would like also to apply it to airports in the north—in the opinion of the witnesses, make sense in northern Canada?

The Chairman: We will start with Mr. Engle.

[Translation]

Je vais en revenir à ma première observation et dire qu'il s'agit véritablement d'un problème de régie interne et qu'il faudrait resserrer la procédure existante et accélérer le processus plutôt que d'abandonner tout le système.

Le président: M. Engle.

M. Engle: Monsieur le président, je suis d'accord avec cela. Je dirais aussi que je m'inquiète de cette tendance des transporteurs aériens, des provinces et des municipalités et d'autres intérêts d'en appeler des décisions de la commission—d'en appeler au ministère des Transports, d'en appeler au gouverneur en conseil ou de demander au Comité des transports aériens de surseoir à sa décision. Je pense que des lignes directrices pourraient aider à réduire le temps et les dépenses et parfois les retards relatifs à la prestation de services et imputables au nombre d'appels qui semblent interjetés aujourd'hui. Je conviens de l'importance d'avoir un bon avocat et j'appuie entièrement ce système de concurrence, mais vraiment, il faut que cela fasse ressortir le meilleur moyen de desservir la population.

Le président: Monsieur Crichton.

M. Crichton: Monsieur le président, je pense que sur le plan de la procédure, devant le Comité des transports aériens, ma compagnie n'a pas véritablement de problèmes avec le système actuel qui est un tribunal quasi-judiciaire fonctionnant suivant les principes de la justice naturelle. Je pense que c'est la seule façon de s'assurer que toutes les parties ont le droit de se faire entendre. Vous n'avez pas besoin d'un avocat pour comparaître devant la CCT. Je ne pense pas que la présence d'un avocat, qui peut être meilleur qu'un de ses collègues une journée et moins bon l'autre, puisse influencer indûment sur les décisions. Je pense que, selon mon expérience auprès de la commission, les décisions sont rendues en fonction des faits et du bien-fondé de chaque cas. Nous ne sommes peut-être pas toujours d'accord avec la façon dont le Comité a jugé les témoignages dont il a été saisi dans un cas précis, et dans ce cas-là, comme mon ami l'a mentionné, il y a des possibilités d'appel. Mais quand vous regardez le cas d'autres pays, des pays avec lesquels j'ai traité au niveau des permis d'exploitation de services de transport aérien, je pense que nous avons un assez bon système.

Le président: Une dernière question.

M. Nickerson: Je ne sais laquelle poser. Je devrais peut-être poser une question au sujet des installations aéroportuaires, particulièrement dans le Nord, parce qu'on en a parlé dans deux des mémoires, je pense. Quelles sont les principales difficultés auxquelles se butent les transporteurs dans le Nord, aussi bien dans les aéroports du ministère des Transports qu'à ceux de l'administration des Territoires du Nord-Ouest ou dans les aéroports autres que ceux du ministère des Transports? Et est-ce que le principe de recouvrement des coûts auprès des usagers—qui est appliqué dans les aéroports du Sud et que certains aimeraient voir appliqué également aux aéroports du Nord—est-ce que ce principe, selon les témoins, est opportun pour le Nord du Canada?

Le président: Nous allons commencer par M. Engle.

[Texte]

Mr. Engle: Mr. Chairman, Mr. Nickerson, the air carriers in the north, as you know, receive no subsidy. We have had some relief with regard to user-pay at Department of Transport northern airports, and we do not pay a user fee at the airports maintained and operated by the Government of the N.W.T. If a user-pay concept were to be implemented, it would have to be passed on as a charge to the user. I would suggest that a very equitable way of assisting the air carrier in providing regular services is to provide facilities.

In reply to the first part of your question, as to how goes it with airports, for the past five years we have had a northern-airports program that has resulted in expansion, and often in the initial airport at many communities. One of the problems that we have had over that five-year period has been in broadening the perception of Transport Canada on the length of airport required. We started out with sort of tidy ABC airports, but it has turned out that in most instances that has had to be modified on the basis of requirement of service to that community.

Airmen will appreciate, I believe, that the length of runway you have left in front of you is far more important than the runway you left behind, or that you never had. Today, the model airport for the north is a 5,000-foot gravel runway that will accept the large turboprop aircraft, the Lockheed Hercules, in particular on re-supply. So I would suggest that through experience the airports have been developed, but consultation with the air carriers and the communities was found to be necessary to provide an adequate infrastructure.

• 1210

The Chairman: Do any of the other witnesses wish to comment on that question?

Mr. Crichton: No, Mr. Chairman.

Mr. Barton: No, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Nickerson.

I wonder whether Mr. Barton would agree with Mr. Engle's comments on appeals to the minister or the Governor in Council.

Mr. Barton: Well, I do not think Mr. Engle indicated that appeals should be abolished. I think he said that they should be used with caution or used with a considerable degree of understanding when you make an appeal, but I do not think any of us at this table would agree with discontinuance of the appeal process.

The Chairman: I guess it would depend on whose bull is being gored.

[Traduction]

M. Engle: Monsieur le président, monsieur Nickerson, les transporteurs aériens du Nord, comme vous le savez, ne reçoivent aucune subvention. Nous avons bénéficié de certains allègements en ce qui concerne la politique de recouvrement des coûts auprès des usagers des aéroports du ministère des Transports situés dans le Nord, et nous ne payons pas de frais pour emprunter les aéroports entretenus et dirigés par l'administration des Territoires du Nord-Ouest. Si la politique de recouvrement des coûts auprès des usagers devait être appliquée, il faudrait que les frais soient imputés aux voyageurs. Je dirais qu'une façon très équitable d'aider les transporteurs aériens à assurer des services réguliers est de fournir des installations.

En réponse à la première partie de votre question au sujet de la situation dans les aéroports, nous avons depuis cinq ans un programme des aéroports du Nord qui a permis de prendre de l'expansion, souvent même à l'aéroport qui existait déjà dans de nombreuses collectivités. L'un des problèmes que nous avons eus au cours de cette période a été d'élargir la perception de Transports Canada en ce qui concerne l'envergure des aéroports dont on avait besoin. Nous avons commencé avec le genre de petit aéroport ABC, mais il s'est avéré que dans la plupart des cas, les aéroports n'ont pas été modifiés en fonction des besoins en services de la collectivité visée.

Les pilotes seront d'accord avec moi, je crois, quand je dis que la longueur de piste que vous avez devant vous est plus importante que celle que vous avez utilisée ou que vous n'avez jamais eue. Aujourd'hui, l'aéroport-type du Nord est constitué d'une piste en gravier de 5,000 pieds de longueur qui peut accueillir de gros avions à turbopropulseur, les *Lockheed Hercules*, particulièrement pour les fonctions de ravitaillement. Par conséquent, l'expérience a permis aux aéroports d'être développés, mais on s'est aussi rendu compte que la consultation avec les transporteurs aériens et les collectivités intéressées était nécessaire pour établir une infrastructure adéquate.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres témoins qui ont quelque chose à dire là-dessus?

M. Crichton: Non, monsieur le président.

M. Barton: Non, monsieur le président.

Le président: Merci. Merci, monsieur Nickerson.

J'aimerais savoir si M. Barton est d'accord avec les observations faites par M. Engle au sujet des appels interjetés auprès du ministre ou du gouverneur en conseil.

M. Barton: Eh bien, je ne crois pas que M. Engle ait dit qu'il faille abolir les appels. Je crois qu'il a plutôt dit qu'on doit y recourir avec prudence ou en grande connaissance de cause. Je ne pense pas qu'aucun d'entre-nous ici soit d'accord pour qu'on mette fin à ce processus d'appel.

Le président: Cela dépend probablement de l'objet de l'appel.

[Text]

Mr. Bockstael has indicated that he would like to ask a question, and Mr. Nowlan has one other.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. I note that the three witnesses this morning have shown a great deal of agreement with the proposed policy, not that they want to hold to the status quo, but they want to see an enhanced, evolutionary process.

One of the things I note is that they referred to Clause 51 and Clause 50 about non-jet equipment. They highlighted the fact that there is no such regulation at the present time prohibiting non-jet equipment and the carriers have not rushed out to buy jet equipment.

My question is regarding Clause 51, airport facilities that are not appropriate for the operation of jet equipment. In transport we must have a concern, because we have experienced it in other regions, that regional carriers cannot service a certain community because their jets are too large to land at the local or regional airport. When you say this criterion of airport facilities for jet use should be ignored, it puts an onus on Transport to see that the runways are lengthened, and we are committed to massive programs that really the budget restricts us from entertaining at any given time. Would you agree that there has to be an understanding between the regulatory body, the ATC, that if they are going to allow a carrier to move to jets for a given service, it has to be in the context of airport facilities already in place to accommodate such a thing, and not have the cart before the horse, saying that we are now providing jet service and therefore we need a larger airport. What is your view on that, please?

The Chairman: Anyone?

Mr. Crichton: You have raised a very important issue that to my knowledge has been around in this business for quite a while—the airline industry, the CTC and Transport Canada have been wrestling with it—and that is who puts the horse where in front of the cart, because on the one hand a service may be required by the public, the CTC may in determining an application before it find that, under the act, the service is required, but it can only be provided in the way proposed if indeed some investment is made in the infrastructure. Now, if you take the approach that the CTC in a case where a particular airport, for instance, was not of the standard to accept the service being proposed, was obligated to either not hear the application or deny it, then you have put the decision-making power of air services in the hands of the people who construct Transport Canada's budget and not in front of the statutory tribunal. However, in the practical world, if the CTC licenses too many services where the infrastructure is not there, obviously something has to give because Transport cannot be faced with endless demands for money to construct airports.

[Translation]

M. Bockstael me fait signe qu'il aimerait intervenir et M. Nowlan a lui aussi une autre question à poser.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. J'observe que les trois témoins présents ce matin se sont montrés sensiblement d'accord avec la politique proposée, j'entends par là qu'ils ne tiennent pas au statu quo mais qu'ils souhaitent plutôt un processus amélioré et évolutif.

J'ai remarqué qu'ils se sont reportés aux articles 51 et 50, relatifs aux aéronefs autres que les avions à réaction. Ils ont précisé qu'à l'heure actuelle, aucun règlement n'empêche l'utilisation de ce genre d'aéronefs et que les transporteurs ne se sont pas hâtés d'acheter des réactés.

J'aimerais maintenant poser une question à propos de l'article 51 concernant les installations aéroportuaires non adaptées aux avions à réaction. Nous nous sommes déjà heurtés à ce problème dans d'autres régions, et devrions donc nous en préoccuper. J'entends par là le fait que les transporteurs régionaux sont empêchés de desservir une collectivité précise, du fait que ces réactés sont trop grands pour atterrir à l'aéroport local ou régional. Or, lorsque vous affirmez que l'on ne doit pas tenir compte des normes relatives aux installations servant aux avions à réaction, cela impose au ministère des Transports la responsabilité de voir à ce que les pistes soient allongées; or, nous nous sommes engagés à mettre en oeuvre des programmes d'envergure alors que les restrictions budgétaires peuvent nous empêcher de les concrétiser. Convenez-vous qu'il doit être entendu que si le Comité des transports aériens va permettre à un transporteur aérien d'avoir des avions à réaction pour desservir un trajet donné, il faudra qu'existent déjà les installations nécessaires, car on ne peut mettre la charrue devant les boeufs. J'entends par là qu'il ne faut pas qu'une compagnie aérienne dise qu'étant donné qu'elle utilise maintenant des avions à réaction, il faut donc agrandir l'aéroport. Quel est votre avis là-dessus, s'il vous plaît?

Le président: Y a-t-il quelqu'un qui veuille intervenir?

M. Crichton: Vous soulevez là une question très importante et qui existe depuis quelque temps déjà car les compagnies aériennes, la Commission canadienne des transports et Transports Canada en ont tous été saisis; il s'agit de savoir par quoi commencer, la charrue ou les boeufs. En effet, il se peut qu'un service soit nécessaire pour le public, la CCT peut se rendre compte lors de l'étude d'une requête à cette fin, que le service est bel et bien nécessaire, mais il ne pourra être offert que si on se conforme à la marche à suivre proposée, c'est-à-dire si on investit des sommes quelconques dans l'infrastructure. Cela dit, si on est d'avis, lorsqu'on se rend compte qu'un aéroport donné ne se conforme pas aux normes exigées, que la Commission canadienne des transports est tenue soit de refuser d'être saisie d'une requête en ce sens ou de la rejeter, vous vous trouvez à accorder les pouvoirs exécutifs en cette matière aux services qui accordent à Transports Canada son budget et non à l'organisme désigné de droit. Cependant, sur le plan concret, si la CCT accorde trop de permis dans les cas où l'infrastructure est absente, quelque chose va certainement céder quelque

[Texte]

I do not have the solution. All I can say is that somehow or other, over the last 20 years or more, we have seemed to muddle through that. There seems to have been a consensus among the three players that, if you are an air carrier and you want to propose a particular type of service that is going to impose an extremely large financial burden on Transport, you may not get it. The commission, in turn, always seeks Transport's comments on every application it has as to the suitability of the equipment.

• 1215

So it is a very difficult problem. It is a very relevant problem you have raised and I do not see a clearcut solution, but, as I say, somehow or other the industry has managed to muddle through it, perhaps in some cases more satisfactorily than in others.

The Chairman: Any other comments? Mr. Barton.

Mr. Barton: I think I would just like to add that I think the industry as a whole and the licensing authorities, the Ministry of Transport, probably need give more recognition of the capability of the Canadian-built product, being the DASH-7, with relation to the question you raise vis-à-vis airport facilities and the need to upgrade those facilities to take other equipment.

We have, by our own experience, found that this aircraft is a highly accepted aircraft as far as the public is concerned. It puts little or no pressure on the facilities that exist in many, many places throughout Canada, in Transport Canada's facilities. I think more recognition should be given for the capability of that aircraft in our air-transportation network in Canada.

The Chairman: Thank you.

Mr. Nowlan, one question.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

Again, perhaps, to the three gentlemen, certainly to Mr. Barton and his statement that he read to the committee. On page 9, in the third paragraph of his paper, he sets out what the white paper sets out, commenting:

At the present time, no government policy exists with respect to local air carriers.

Of course, that is exactly what the white paper says in paragraph 19, that:

The role of the local carriers has not been defined by government policy.

There are two parts to my question, Mr. Chairman.

The Chairman: I suspected as much, Mr. Nowlan.

[Traduction]

part car Transports Canada ne pourra indéfiniment faire face à des demandes de construction d'aéroports.

Je n'ai pas de solution à proposer. Tout ce que je puis dire, c'est que d'une façon ou d'une autre, au cours des 20 dernières années ou davantage, nous avons semblé pouvoir nous en tirer. Les parties en cause semblent avoir été d'avis que si un transporteur aérien veut proposer un service particulier qui forcera le ministère à assumer des coûts extrêmement lourds, il se peut qu'il ne l'obtienne pas. Quant à la commission, elle cherche toujours à obtenir l'avis du ministère des Transports au sujet de chaque demande de permis afin de vérifier si les avions utilisés sont appropriés.

Il s'agit donc d'un problème très épineux. Vous avez soulevé là quelque chose de très pertinent et je n'y entrevois pas de solution nette, mais ainsi que je l'ai dit, d'une façon ou d'une autre, l'industrie a réussi à s'en tirer de façon plus ou moins satisfaisante, selon les cas.

Le président: Y a-t-il d'autres observations? Monsieur Barton.

M. Barton: Je voudrais simplement ajouter que d'après moi, l'industrie dans son ensemble ainsi que les autorités chargées de la délivrance des permis, soit le ministère des Transports, doivent probablement accorder davantage d'importance aux possibilités d'un produit canadien, j'entends par là le DASH-7, pour ce qui est de cette question des installations aéroportuaires et du besoin qu'il y a de les améliorer afin qu'elles puissent desservir d'autres sortes d'aéronefs.

Or, notre expérience nous a montrés que l'aéronef en question est tout à fait acceptable de la part du public. Il n'exige que très peu d'aménagement des installations existantes dans bon nombre des aéroports de Transports Canada, partout dans notre pays. J'estime donc qu'on devrait accorder davantage d'importance aux possibilités que cet avion représente pour notre réseau de transports aériens au Canada.

Le président: Merci.

Monsieur Nowlan, une question.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

J'ai encore une fois une question à poser aux trois témoins, tout au moins à M. Barton, compte tenu de la déclaration qu'il a lue devant notre Comité. À la page 9, au troisième paragraphe de son document, il précise ce que le livre blanc mentionnait, en disant la chose suivante, je cite:

À l'heure actuelle, il n'y a aucune politique gouvernementale en ce qui a trait aux transporteurs aériens locaux.

Bien entendu, c'est exactement ce qu'affirme le livre blanc au paragraphe 19, et je cite:

La politique gouvernementale n'a pas défini quelles sont les fonctions des transporteurs aériens locaux.

Monsieur le président, ma question se scinde en deux parties.

Le président: Je le soupçonnais bien, monsieur Nowlan.

[Text]

Mr. Nowlan: The first part of the question. Up until now there has been no government policy for local carriers. I would like to ask the panel to go back... I think it was Mr. Marchand in the 1970s, whether it was 1975 or 1977, in one of his three proposals on air policy, throughout, who floated a local-carrier policy. I am just wondering from the three gentlemen before us today—if it was not Mr. Marchand in the 1970s, but I think it was Mr. Marchand in the 1970s... Have any of these three gentlemen representing their air companies responded to either Mr. Marchand in asking about a definition of local-carrier policy or any of the subsequent Ministers of Transport until the present time about what each of these gentlemen and aircraft companies felt should be the ingredients of a local-carrier policy, other than responding to the white paper that we have before us, if you see what I mean? That is the first part of my question.

Mr. Barton: No—I will speak for ourselves—we have not done so in a specific way, previously.

The Chairman: Mr. Engle.

Mr. Engle: That would be the same, sir. We have not either, in a specific reply.

The Chairman: Mr. Crichton.

Mr. Crichton: We did, Mr. Chairman. There were two policies that I can recall that Mr. Nowlan must be referring to. I am not sure in which order they came but there was a proposed local-service policy that was floated in 1974 or 1975—1975, I think. We did respond to it. We were concerned at that time, as we are now, that there should not be too much of an effort made to define what a local service carrier is, that perhaps the thing should be left a little loose in that regard. That policy initially was shelved.

Then the second one was in 1977, I think. It was a major unit-toll initiative which dealt with the three levels of carrier and had some rather specific and, in cases, rigid definition of the roles. Our response at that time was again negative in the sense that it was too specific and too rigid.

• 1220

The Chairman: The rest of your question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Okay. The second part of my question is about policy, Mr. Chairman. It really follows from the same paragraph on page 9 of Mr. Barton's Time Air statement where he mentions, and I am referring this to the white paper also, that,

... while Time Air has been able to develop and expand to date in a policy vacuum, it is no longer appropriate that carriers such as Time Air should be regulated outside of a general policy environment.

[Translation]

M. Nowlan: Maintenant pour la première partie. Jusqu'à maintenant, il n'y a eu aucune politique gouvernementale en matière de transporteurs locaux. J'aimerais donc demander à nos témoins de revenir en arrière... Je crois que M. Marchand au cours des années 70, soit en 1975 ou en 1977, lors de la présentation de ses trois propositions relatives au transport aérien, a présenté une politique relative aux transporteurs aériens locaux. Je crois bien qu'il s'est agi de M. Marchand au cours des années 70... J'aimerais donc que les témoins me disent si l'un d'entre eux a répondu à M. Marchand ou à un autre ministre des Transports en lui demandant de définir une politique quelconque en matière de transport local; j'aimerais savoir ce que ces trois témoins et leurs entreprises estiment devoir figurer dans une politique relative aux transporteurs locaux, et j'entends par là autre chose qu'une réaction au livre blanc dont nous sommes saisis. Voilà pour la première partie de ma question.

M. Barton: Dans le cas de notre entreprise, non, nous n'avons pas envoyé de réponse précise auparavant.

Le président: Monsieur Engle.

M. Engle: Nous non plus, monsieur le président, nous n'avons pas envoyé de réponse précise.

Le président: Monsieur Crichton.

M. Crichton: Nous, nous l'avons fait, monsieur le président. Par ailleurs, je crois que M. Nowlan doit se reporter à deux politiques dont je me souviens. Je ne me rappelle toutefois pas l'ordre dans lequel elles ont été présentées mais en 1974 ou en 1975, on a discuté d'une politique relative aux transporteurs locaux. Nous avons alors donné notre avis là-dessus. Nous accordions alors beaucoup d'importance, comme nous le faisons encore d'ailleurs aujourd'hui, au fait qu'on ne devrait pas définir de façon trop précise ce qu'on entend par un transporteur local, il est peut-être préférable de laisser les choses un peu floues. Quoi qu'il en soit, la politique en question a été envoyée aux oubliettes.

Je crois que la seconde a été présentée en 1977. Elle portait sur les services à taux unitaire et plus précisément, sur les trois catégories de transporteurs, tout en comportant des définitions très précises et plutôt rigides de leurs fonctions. Face à cette rigidité et à cet excès de précision, nous avons réagi de façon négative encore une fois.

Le président: Le reste de votre question maintenant, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: C'est bien. Monsieur le président, la seconde partie de ma question porte sur l'orientation générale des choses. Elle découle du même paragraphe de la page 9 de la déclaration de M. Barton où il mentionne la chose suivante, et je cite:

... alors que *Time Air* a été en mesure de se développer et de prendre de l'expansion en l'absence d'une grande orientation, l'époque est révolue où des transporteurs comme *Time Air* doivent être réglementés en dehors d'une telle politique globale.

[Texte]

And the white paper says:
in practise, their role . . .

being the locals,

has been to operate the residual services—those which the nationals and regionals do not operate. This situation has led the Locals to feel insecure and, in particular, to be concerned that traffic growth on their routes might interest the larger carriers in taking over such routes.

The Chairman: Which paragraph is that?

Mr. Nowlan: This is paragraph 19 on page 7.

Concerning both those statements, what can Mr. Barton tell the committee? He has told us about his response to the white paper, but could he or the other gentleman tell us—and I guess I am coming back to the question I asked earlier—how much better would he really be with a more definite statement on local carrier policy? You say in your statement:

... it is no longer appropriate that carriers such as Time Air should be regulated outside of a general policy environment.

Yet things have been moving along fairly positively without that definite statement. The white paper talks about the locals feeling insecure because their growth might attract predators, I guess, or competition from the regionals or nationals. Where would the insecurity be as long as the CTC still governs under public convenience and necessity? I come back to Mr. Barton, and throw the question open to the three of them.

The Chairman: Mr. Barton?

Mr. Barton: Mr. Chairman, Mr. Nowlan, I think the insecurity develops more from the financial world, I suppose, than it does from those of us in the industry who tend to feel that there is a place for us. It is a question of recognition more than anything else. When you talk about your future role in the Canadian air carrier system, and the opportunities that exist for you, there is not a definite policy. There is not even a general policy statement which says we will be able to continue to develop and grow as we have in the past without someone encroaching on, and taking away, what we have. I think that element creates some problems in the financial community when you go to attract capital on a loan basis, or whatever, in order to sustain the growth and development we see for our future. So I think it comes back to a recognition that we do have a role to play, not only at present but in the future in the development of this industry in Canada.

The Chairman: Thank you. Thank you, Mr. Nowlan.

[Traduction]

Or, le Livre blanc affirme, et je cite:
sur le plan concret . . .

étant donné qu'il s'agit des transporteurs locaux,

leur fonction a été d'assumer la prestation des services résiduels, ce qui ne serait pas offert par les transporteurs nationaux et régionaux. Cela a entraîné beaucoup d'insécurité parmi les transporteurs locaux, surtout à la perspective que la croissance du trafic aérien sur leurs réseaux puisse intéresser les grands transporteurs à s'en porter acquéreurs.

Le président: De quel paragraphe s'agit-il?

M. Nowlan: Il s'agit du paragraphe 19 de la page 7.

Au sujet de ces deux déclarations, qu'est-ce que M. Barton est en mesure de dire au Comité? Il nous a mentionné sa réaction au livre blanc, mais lui ou les autres témoins peuvent-ils nous dire dans quelle mesure nous serions mieux partagés du fait d'avoir adopté une politique plus précise en matière de transporteurs locaux. Dans votre déclaration, vous dites, et je cite:

... l'époque est révolue où des transporteurs comme *Time Air* doivent être réglementés en dehors d'une telle politique globale.

Malgré cela, les choses ont évolué de façon assez positive en l'absence d'un document précis. Le livre blanc mentionne le sentiment d'insécurité des transporteurs locaux étant donné que leur croissance pourrait susciter la convoitise des grands transporteurs. Je crois bien qu'il s'agit de cela ou de la concurrence de la part des transporteurs régionaux ou nationaux. Cependant, qu'en sera-t-il de l'insécurité aussi longtemps que la CCT administrera ce domaine en fonction des nécessités et du bien public? Je pose cette question non seulement à M. Barton, mais aux trois témoins.

Le président: Monsieur Barton?

M. Barton: Monsieur le président, monsieur Nowlan, je crois qu'on trouve davantage d'insécurité dans le monde financier que chez nous, dans les entreprises où nous estimons pouvoir nous tailler une place. C'est davantage une question de reconnaissance qu'autre chose. Lorsqu'on parle de ce rôle à venir dans le système canadien du transport aérien et des possibilités qui existent pour soi, il n'y a quand même pas de politique définie là-dessus. Il n'existe même pas de grande orientation globale précisant que nous serons en mesure de continuer à nous développer et à croître comme nous l'avons fait par le passé sans que quelqu'un empiète sur nos plates-bandes et nous retire ce qui nous appartient. Or, cet élément crée certains problèmes dans le milieu financier lorsqu'il s'agit d'obtenir des capitaux à long terme ou autre chose de nécessaire afin d'assurer notre croissance et notre développement. Par conséquent, il s'agit d'une reconnaissance du fait que nous avons effectivement un rôle à jouer, non seulement maintenant mais dans l'avenir, pour assurer le développement de cette industrie au Canada.

Le président: Merci. Merci, monsieur Nowlan.

[Text]

Mr. Nowlan: I wonder if the others wanted to comment on that?

The Chairman: Maybe they do. I thought it was specifically referred to Mr. Barton.

Mr. Nowlan: Well the north is a very different situation.

The Chairman: By all means.

Mr. Nowlan: I wonder how Bradley Air Services would comment on that?

The Chairman: Mr. Crichton.

Mr. Crichton: Mr. Nowlan, I think you put your finger right on it. Although some may feel the position I and, to a certain extent, my friends have advanced is perhaps a bit contradictory, I do not think it is. Until this policy proposal, there has not been a policy or, as Mr. Barton says, even recognition in official government policy that local service carriers exist. There certainly has been that recognition in the industry and there certainly has been that recognition through CTC action.

What I think we say now is to formalize the recognition, but not to impose too rigid a role or restriction on those carriers. I support that statement by saying again that those local carriers, compared to their bigger brothers, are virtually insignificant in the overall scheme of things and in their ability, if you will, to do harm to the larger carriers. Mind you, alongside that one must recognize that one local service carrier can do harm to another; that is something that has not been discussed. But over-competition, over-capacity, is just as bad, whether it is two local service carriers fighting with each other or whether it is two nationals or two regionals or any combination of the same.

• 1225

But what we are saying is that, when we look at the locals on the one hand and the nationals and the regionals on the other, and when you look at their comparative strengths, then there is very little ground for concern that locals can really do any significant harm to those larger carriers. For that reason, it would be my submission that policy restrictions that attempt to keep a lid on locals, in order that they do not distribute the scheme of things for the carriers higher up, are perhaps artificial.

The Chairman: Do you wish to comment, Mr. Engle?

Mr. Engle: No, sir.

The Chairman: I have a couple of questions for you, sir.

You referred to a fifth regional carrier for the north. On the face of it, it seems to me to be an entirely reasonable proposal. I wonder, though, if you would see the orientation of that regional carrier to be mainly latitudinal or longitudinal?

[Translation]

M. Nowlan: Les autres témoins ont-ils quelque chose à ajouter là-dessus?

Le président: Peut-être. Je croyais cependant que la question était adressée précisément à M. Barton.

M. Nowlan: Eh bien, la situation dans le Nord est tout à fait différente.

Le président: C'est tout à fait juste.

M. Nowlan: Je me demande ce que *Bradley Air Services* peut dire là-dessus?

Le président: Monsieur Crichton.

M. Crichton: Monsieur Nowlan, je crois que vous avez visé en plein dans le mille. Vous estimez peut-être que ma position et celle de mes collègues est un peu contradictoire, mais je ne suis pas de cet avis. Avant que l'on présente la politique actuelle, il n'en existait pas, comme l'a dit M. Barton, les documents officiels n'attestent même pas l'existence des transporteurs locaux. Or, cette reconnaissance a certainement été accordée dans l'industrie même et aussi par le truchement des mesures prises par la CCT.

Je crois que ce que nous demandons maintenant, c'est que cette reconnaissance officieuse s'affirme de façon officielle, mais en n'imposant ni un carcan trop rigide ni de rigoureuses contraintes à ces transporteurs. J'appuie cette déclaration en précisant de nouveau que les transporteurs locaux, par opposition aux grandes entreprises de transport, sont presque insignifiants par rapport à la situation globale en ce domaine et à leur possibilité de nuire à ces dernières. Remarquez qu'on doit reconnaître aussi qu'un transporteur local peut nuire à un autre et qu'on n'a pas abordé cet aspect. Toutefois, l'excès de concurrence et de possibilités est aussi nuisible entre deux transporteurs locaux qu'entre deux entreprises nationales ou régionales ou qu'entre n'importe quelle combinaison de ces éléments.

Ce que vous affirmons toutefois, face aux transporteurs locaux d'une part et aux transporteurs nationaux et régionaux d'autre part, et compte tenu de leurs forces comparatives, c'est qu'il existe très peu de preuves à l'appui que les transporteurs locaux peuvent vraiment nuire sensiblement aux grands transporteurs. Pour cette raison, je suis d'avis qu'il serait peut-être artificiel d'imposer des plafonds aux transporteurs locaux en vertu d'une politique, afin que cela ne change rien à la situation des grands transporteurs.

Le président: Monsieur Engle, voulez-vous ajouter quelque chose à cela?

M. Engle: Non, monsieur le président.

Le président: J'ai quant à moi quelques questions à vous poser.

Vous avez mentionné un cinquième transporteur régional qui pourrait desservir le Nord. A première vue, cette proposition semble tout à fait sensée. Je me demande toutefois si les liaisons de ce transporteur régional suivraient davantage les latitudes que les longitudes?

[Texte]

Mr. Engle: Mr. Chairman, I would see that it fulfils both roles. The primary role would be within a northern region; but, like other regional carriers, it would tie that region to southern Canada and particularly central Canada, in order that the present services of Northwest Territorial Air do fulfil that objective of being a gateway from central Canada to the Northwest Territories, complementary to the Edmonton gateway and the Montreal gateway.

The Chairman: Would you see that, then, as also being complementary to the existing services of regionals like Nordair, Quebecair and Eastern Provincial, which fly into some northern points, or as replacing those?

Mr. Engle: I would see it specifically as complementary to the two regional carriers that now fly into the Northwest Territories—Pacific Western on the west and Nordair on the east. They are today complementary and, at the same time, exclusive. The primary role of Northwest Territorial Air today is throughout the Northwest Territories laterally and, again, fulfilling that central Canadian gateway.

The Chairman: I have a brief question on your equipment, your Electras and your Hercules. Do you use those strictly for cargo or for a mixture of cargo and passengers?

Mr. Engle: The Hercules are strictly for cargo. The Electras are 95-per-cent scheduled services, with occasional oil-company passenger or cargo charter.

The Chairman: Do you fly into a place called G-j-o-a Haven? How do you pronounce G-j-o-a?

Mr. Engle: Gjoa Haven, named after the ship—*Gjoa*.

The Chairman: Thank you.

Gentlemen, you have done the committee a service by appearing here this morning. We appreciate your coming. You obviously know your business very well, and I think I can say, without any fear of contradiction, that the country is fortunate to have entrepreneurs such as yourselves, who provide the kind of risk and service that the country needs to develop. Thank you very much.

If all the presentations are as straightforward as yours, it will make our task of writing a report much easier.

The meeting is adjourned until 8.00 o'clock this evening.

[Traduction]

M. Engle: Monsieur le président, je verrai à ce que le transporteur assure la liaison dans les deux sens. Bien entendu, il aurait principalement à desservir une région du Nord mais comme d'autres transporteurs régionaux, il pourrait lier cette région au sud du Canada et particulièrement au Canada central, afin que les services actuels offerts par *Northwest Territorial Air* atteignent leur objectif de lier le Canada central et les Territoires du Nord-Ouest en une étape, comme cela se fait depuis Edmonton et Montréal.

Le président: Considérez-vous donc que ces services viendraient compléter ceux déjà offerts par les transporteurs régionaux comme Nordair, Québecair et Eastern Provincial, qui ont certaines destinations au Nord, ou estimez-vous plutôt qu'ils les remplaceraient?

M. Engle: Ces services me semblent complémentaires à ceux déjà offerts par les deux transporteurs régionaux qui se rendent déjà dans les Territoires du Nord-Ouest, soit *Pacific Western* à l'Ouest et Nordair à l'Est. À l'heure actuelle, ces services sont complémentaires tout en étant exclusifs. Les fonctions principales de la *Northwest Territorial Air* aujourd'hui sont de desservir les Territoires du Nord-Ouest dans le sens de la longueur et de servir de relais avec le Canada central.

Le président: J'ai une brève question à vous poser sur votre matériel, plus précisément sur vos Electras et vos Hercules. Vous servez-vous de ces appareils uniquement pour transporter du fret ou pour assurer le transport de freight et de passagers en même temps?

M. Engle: Les Hercules ne servent qu'au transport de marchandises. Quant aux Electras, ils servent à 95 p. 100 à offrir des services à horaires fixes tout en étant à l'occasion affrétés par une entreprise pétrolière ou pour transporter du fret.

Le président: Assurez-vous la liaison avec un endroit appelé G-j-o-a Haven? Comment prononce-t-on G-j-o-a, d'ailleurs?

M. Engle: Il s'agit de Gjoa Haven, qui porte le nom d'un navire, le *Gjoa*.

Le président: Merci.

Messieurs, votre témoignage ce matin nous a été fort utile. Nous vous en sommes reconnaissants. Vous connaissez manifestement très bien votre domaine et je crois pouvoir affirmer que notre pays a de la chance de pouvoir compter sur des entrepreneurs tels que vous, qui prenez les risques et offrez les services dont notre pays a besoin pour se développer. Merci beaucoup.

Si tous les témoins s'expriment aussi clairement que vous, notre tâche de rédiger un rapport en sera grandement facilitée.

La séance est levée jusqu'à 20 heures.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS:

From Time Air Limited:

Mr. Richard Barton, President.

From Bradley Air Services/First Air:

Mr. John W. Crichton, Executive Vice-President.

From Northwest Territorial Airways Limited:

Mr. Robert Engle, President.

De «Time Air Limited»:

M. Richard Barton, président.

De «Bradley Air Services/First Air»:

M. John W. Crichton, vice-président exécutif.

De «Northwest Territorial Airways Limited»:

M. Robert Engle, président.

3 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 45

Tuesday, February 9, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 45

Le mardi 9 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

4 Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier
Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

Le document intitulé, «Politique concernant le transport
aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



CANADA

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Bockstael	Gourd
Corbin	Harquail
Deniger	Mayer
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	McDermid
Ellis	McRae

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messrs. — Messieurs

Nickerson	Scott (<i>Hamilton—</i>
Nowlan	<i>Wentworth</i>)
Parker	Siddon
Penner	Skelly
	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, February 9, 1982:

Mr. Harquail replaced Mr. Fisher;
Mr. Penner replaced Mr. Campbell (*LaSalle*);
Mr. Portelance replaced Mr. Corbin;
Mr. Gourd replaced Mr. Massé;
Mr. Corbin replaced Mr. Portelance.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 9 février 1982:

M. Harquail remplace M. Fisher;
M. Penner remplace M. Campbell (*LaSalle*);
M. Portelance remplace M. Corbin;
M. Gourd remplace M. Massé;
M. Corbin remplace M. Portelance.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 9, 1982
(74)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:05 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mayer, Nowlan and Turner.

Other Members present: Mrs. Côté and Mr. Fisher.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant and Mr. Gregory Kane, Counsel.

Witness: From Canadian Pacific Air Lines, Limited (CP Air): Mr. Ian A. Gray, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The witness made a statement and answered questions.

At 10:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, February 11, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 9 FÉVRIER 1982
(74)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h 05 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Mayer, Nowlan et Turner.

Autres députés présents: M^{me} Côté et M. Fisher.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transports; M. Robert Obadia, conseiller en transports aériens, et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Témoin: De Canadian Pacific Air Lines, Limited (CP Air): M. Ian A. Gray, président—directeur général.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi ayant trait au document intitulé: «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 22h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 11 février 1982, à 9h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Tuesday, February 9, 1982

• 2008

The Chairman: Order please. We shall resume consideration of our order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services)*, August, 1981.

This evening, we have with us the President and Chief Executive Officer of CP Air, Mr. Ian Gray. Mr. Gray, we welcome you to the committee. I would ask you now to proceed with your brief please.

Mr. Ian Gray (President and Chief Executive Officer, CP Air): Thank you, Mr. Chairman.

It is a great pleasure for CP Air to be asked to make a presentation this evening. I thought I would start off by asking everybody to refer to the morning smile in the Toronto *Globe and Mail* which said: "There are many complaints about the weather, but not half as many as there would be if the government regulated the weather instead of predicting it".

So I am on the prediction mode tonight, not on the regulating mode, so we will see what happens.

• 2010

We have sent to the minister, in response to his request, on September 24 and October 16 our reply to the white paper which is before us, and I believe that those letters have been made available to your committee. My notes today are amplification of those letters, and—

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, do we have those letters?

The Chairman: Not to my knowledge.

Mr. I.A. Gray: I will make sure that the letters are available to you, sir. I thought they had been distributed. They are the letters to the Hon. Jean-Luc Pepin in response to his request.

The Chairman: It is my understanding that the department did not release the specific letters. They gave us a list of the interveners, but they considered the letters to be confidential documents between them and the correspondents.

Mr. Ellis: One point, Mr. Chairman. Our staff requested those letters, and they were not made available to the staff, as I recall. We cannot get our staff in as a witness now but that is my clear understanding.

Mr. I.A. Gray: Now I am on the horns of a dilemma. I refer to the letters which I think are important that you have. But they do not say that much which is different from these notes,

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le mardi 9 février 1982

Le président: A l'ordre je vous prie. Conformément à notre mandat, nous reprenons l'étude du document intitulé «politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaire), août 1981».

Nous recevons ce soir le président et directeur général de CP Air en la personne de M. Ian Gray. Monsieur Gray, nous vous souhaitons la bienvenue et sans plus attendre, nous vous demanderons de nous présenter votre mémoire.

M. Ian Gray (président et directeur général, CP Air): Je vous remercie, monsieur le président.

C'est pour notre compagnie un véritable plaisir d'avoir été priée de comparaître devant vous ce soir. J'avais pensé qu'un bon point de départ consisterait à vous demander à tous de penser au petit mot humoristique paru ce matin à la première page du *Globe and Mail* et qui disait ceci: «beaucoup de gens se plaignent du temps qu'il fait mais, si le gouvernement réglementait le temps au lieu de se borner à essayer de le prévoir, alors les grognements seraient unanimes».

Je me sens donc ce soir davantage d'attaque pour parler de prévision que de réglementation et nous verrons bien ce que cela donnera.

Comme il nous l'avait demandé, nous avons envoyé au ministre le 24 septembre, puis le 16 octobre, notre réponse au Livre blanc que nous avons sous les yeux, et je crois que cette correspondance a été soumise à l'attention du comité. Mon intervention de ce soir ne fera que compléter cette correspondance...

M. Nowlan: Monsieur le président, avons-nous copie de ces lettres?

Le président: Pas que je sache.

M. I.A. Gray: Je veillerai à vous les faire tenir. Je pensais qu'elles avaient été communiquées. Il s'agit de ma correspondance à l'honorable Jean-Luc Pepin suite à la demande qu'il avait formulée.

Le président: Je crois savoir que le ministère n'a pas divulgué ces lettres. Il nous a communiqué la liste des parties intéressées, considérant toutefois que cet échange de correspondance présentait un caractère confidentiel.

M. Ellis: Une petite chose, monsieur le président. Notre personnel a demandé que ces lettres soient communiquées et, si je me souviens, bien elles ne l'ont pas été. Nous ne pouvons faire comparaître notre adjoint à titre de témoin, mais je crois ne pas me tromper à ce sujet.

M. I.A. Gray: Me voilà donc assis entre deux chaises. Je vous parle en effet de lettres dont il est important à mes yeux que vous ayez connaissance. Toutefois, cette correspondance

[Texte]

and these notes pretty much follow the shape of the letters, so you will not be out of pace at all. My apologies too, Mr. Chairman, because we did not have time to translate these notes into French but, if necessary, we can do so. I will read through this presentation verbatim with the intention of making amplification here and there.

At the outset I wish to thank you for the opportunity which has been afforded me to represent CP Air and to appear before you during your conduct of hearings regarding the Ministry of Transport document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy, Unit Toll Services*—and I emphasize “Unit Toll Services”—dated August 1981. I will hereafter refer to this document as the “proposed policy”. I feel that I am in a somewhat anomalous situation today in appearing before this committee. I think that Canadian Pacific Limited has always been recognized as being in the forefront of private industry, holding as one of its basic tenets a strong belief in the competitive system. CP Air is a major subsidiary of Canadian Pacific Limited and, over the years, has strongly supported the concept of competitive air service in Canada. I might say that I believe that, as the opportunity for competition has developed, it has resulted in benefits both to the developing airlines and to the travelling public. However, it would be well for everyone to recognize, and to pay some attention to, the historical background which has seen the competitive situation in our industry develop to the point where it is today.

I refer in my next two pages to excerpts from statements by Mackenzie King which are referred to in the white paper, or the domestic proposed air policy, in paragraph 9. In effect the most important statement would be as follows:

It is interesting to remember that, in the early stages of development in the air transportation system in Canada, what was envisaged was a monopoly system under a government-owned airline flying what would be known as the transcontinental route, and a system of licensing of private carriers to operate other services in which they would have a monopoly and would not face competition.

We have come a long way from this particular outline of government policy to the present time. But let me point out the changes which have resulted in achieving what I believe to be the finest air transportation system enjoyed by any country in the world, but which have been neither easy to achieve nor have been quickly accomplished. As you are aware, it was not until almost 25 years ago that CP Air was permitted to provide one flight a day, return, across Canada in competition with the nationally owned carrier. From that time forward for a period of 20 years, we operated under severe restrictions. We gradually increased our opportunities to serve the travelling public and, finally, on March 23, 1979, the last policy of restriction was removed from our operations within Canada. This ultimate freedom, although desirable and strongly sought for so many years, came as a mixed blessing.

[Traduction]

n'est guère différente de la présentation que j'ai l'intention de vous faire, celle-ci suivant d'assez près celles-là, de sorte que vous ne serez pas dans le noir. Veuillez accepter mes excuses, monsieur le président, mais nous n'avons pas eu le temps de faire traduire ces notes en français. Toutefois, nous pouvons nous en charger en cas de besoin. Je lirai textuellement mes notes en ajoutant quelques détails ici et là.

Pour commencer, je tiens à vous remercier de cette occasion qui m'est offerte de représenter CP Air et de comparaître devant vous dans le cadre de vos audiences relatives au document du ministère des Transports intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur, services à taux unitaire» et je souligne l'expression «services à taux unitaire»—en date du mois d'août 1981. Dans le courant de mon intervention, j'appellerai toujours ce document la «politique». Je me sens ce soir dans une situation un peu anormale du fait même de ma comparution devant votre comité. Je pense que la société Canadien Pacific Limitée a toujours été reconnue comme un chef de file du secteur privé et comme un ardent défenseur de la libre concurrence. CP Air est une filiale importante de la société Canadien Pacific Limitée et, avec les années, s'est toujours prononcée vigoureusement en faveur de la notion de libre concurrence dans le secteur des transports aériens au Canada. J'ajouterais qu'à mes yeux, cette concurrence a pu effectivement se matérialiser et s'est concrétisée par bon nombre d'avantages tant pour les nouvelles compagnies aériennes que pour les usagers des transports aériens. Toutefois, il serait bon que chacun reconnaisse et n'oublie pas le contexte historique qui a présidé au développement de cette libre concurrence dans notre secteur et ce jusqu'à nos jours.

Dans les deux pages qui suivent, je fais allusion à des déclarations de Mackenzie King qui sont évoquées dans le Livre blanc, c'est-à-dire la politique concernant le transport aérien intérieur, au paragraphe 9. De fait, la plus importante de ces citations serait la suivante:

Il est intéressant de noter qu'au tout début du développement du réseau de transport aérien au Canada, on envisageait un système de monopole par lequel une compagnie aérienne d'État aurait desservi ce qu'on aurait appelé la ligne transcontinentale, et un réseau de transporteurs privés autorisé aurait assuré les autres dessertes en ayant le monopole et en n'étant soumis à aucune concurrence.

Nous sommes très loin de cette politique gouvernementale de jadis. Toutefois, j'aimerais vous signaler les changements qui nous ont permis d'arriver au réseau que nous connaissons actuellement, et qui est à mes yeux le meilleur au monde, modifications qui toutefois n'ont été ni faciles, ni rapides à réaliser. Comme vous le savez sans doute, il fallu attendre près de 25 ans pour que le CP Air soit autorisé à assurer une liaison quotidienne aller-retour à l'échelle transcontinentale, faisant dès lors concurrence au transporteur national. Depuis lors, et pendant les 20 années qui ont suivi, nos activités ont été sévèrement limitées. Nous avons petit à petit élargi la possibilité qui nous était donnée de servir les usagers des transports aériens et, finalement, le 23 mars 1979, la dernière politique restrictive qui entravait nos activités au Canada était abrogée. Cette libération, que nous avions souhaitée et ardemment recherchée pendant des années, fut toutefois un bien et un mal à la fois.

[Text]

• 2015

Let me explain that last statement. The opportunity that we received in March of that year meant that CP Air had to be prepared to commit huge sums of money for the purchase of equipment to enable it to gradually undertake its role as a major competitor of Air Canada, and I emphasize the word "gradually", because until that time we had been considered a severely limited competitor. The freedom also came at a time of deteriorating economic conditions, which have since become worse, and CP Air faced skyrocketing costs for capital equipment and, from the operational standpoint, increasing costs for fuel, labour and other charges.

In addition, the ultimate policy statement still left in the hands of the Canadian Transport Commission the requirement that any new service undertaken must meet the needs of public convenience and necessity. You are all aware, as well, that although on one important occasion we were able to meet the requirement in connection with our proposed services to Halifax, our plans for service unfortunately had to be altered because of a change in the government's position in respect of the service in question.

Perhaps the greatest strain of all, however, on CP Air's ability to progress and become a major competitor, has been the fact that the freedom offered to us also occurred at the same time that a great movement toward complete deregulation of the air industry had commenced in the United States. It was inevitable that some spillover of this philosophy would have its effect in Canada, and as a result, we have seen licensing decisions made on an ad hoc basis which have resulted, for example, in the regional carriers of Canada now being able to operate into Toronto, a major market. We have also experienced considerable liberation of the domestic charter rules and regulations which enabled the regional airlines and the largest charter company to become a major factor in the transcontinental marketplace.

To sum up, CP Air worked for 20 years only to obtain the freedom to compete at a time when tremendous pressures were building up for all other carriers to be able to compete on an equal basis at the same time.

Our own view is that it is not possible to relate the experience in the completely deregulated United States market in a practical manner to the situation we face in Canada. From the earliest days of Canada, transportation has been one of the major factors tying this country together. It has long been

[Translation]

Laissez-moi préciser ce que je viens de dire si vous le voulez bien. En mars de cette année donc, cette nouvelle liberté dont nous venions de profiter signifiait que le CP Air devait être disposé à engager des sommes considérables pour acquérir le matériel qui lui permettrait d'assumer progressivement son rôle de principal concurrent d'Air Canada, et je souligne le mot «progressivement», parce que jusqu'à ce moment-là, nous étions considérés seulement comme un concurrent à une échelle très limitée. Cette liberté nous était également donnée à une époque où la conjoncture économique allait en s'aggravant, et elle a d'ailleurs empiré depuis, de sorte que le CP Air fut la victime d'une montée en flèche de ses immobilisations au chapitre de l'équipement et, d'un point de vue purement opérationnel, la victime également d'une augmentation régulière de ses frais d'exploitation, le carburant et la main-d'œuvre par exemple.

En outre, cet ultime énoncé de politique continuait à préciser à l'intention de la Commission canadienne des transports que tout nouveau service devait obligatoirement répondre aux besoins et à la commodité du public. Comme vous le savez tous, même si dans un cas non dénué d'importance nous avons réussi à respecter ce critère lorsque nous avions proposé d'assurer le desserte d'Halifax, nos plans ont malheureusement dû être modifiés en raison d'une évolution de la position du gouvernement au sujet de ce même service.

Toutefois, l'obstacle le plus important qui ait empêché notre compagnie de progresser et de devenir le principal concurrent d'Air Canada a peut-être été le fait que cette liberté qui nous avait été offerte nous arrivait aussi à une époque où la tendance à la déréglementation complète du secteur des transports aériens avait commencé à se faire jour en force aux États-Unis. Il était dès lors inéluctable que cette philosophie se répercutait en partie au Canada, en conséquence de quoi nous avons pu constater que certaines décisions relatives à des attributions de lignes ont été prises sur les impératifs du moment, ce qui fait par exemple que les transporteurs régionaux canadiens sont maintenant en mesure de travailler à Toronto, qui est une ville pivot pour notre industrie. Nous avons également assisté à une libéralisation considérable de la réglementation sur les vols nolisés intérieurs et à l'avènement de certains règlements permettant aux compagnies aériennes régionales et aux principaux exploitants de vols nolisés de notre pays de devenir un facteur non négligeable dans le secteur des vols transcontinentaux.

En deux mots donc, notre compagnie avait travaillé pendant 20 ans, mais sa nouvelle liberté lui permettait simplement de devenir concurrentielle sur le marché à une époque où, justement, d'intenses pressions se multipliaient pour que tous les autres transporteurs puissent également bénéficier de ce système de libre concurrence.

Nous soutenons pour notre part qu'il est impossible de comparer de façon pratique le marché américain qui est actuellement complètement déréglementé à la situation propre au Canada. Depuis la naissance de notre pays, le secteur du transport a été l'un des éléments clé de notre cohésion. Il est

[Texte]

recognized that it would be much more logical for there to be a free flow of people, goods and transportation north and south instead of exclusively east and west. Canada has been kept together by a patriotic dedication to the preservation of our country and the values that it represents to us, whether they be cultural and economic, or any other form. One of the major factors in achieving this goal has been the transportation network originally provided by the railways and now provided by the airlines.

It would be wise in considering the proposed policy now before you if some time were spent in reading the reports of *Hansard* prior to and immediately after 1920 when the traumatic experience of making a decision involving the nationalization of two transcontinental railways had to be undertaken by the Government of Canada. That situation had developed by an over-optimistic feeling that there never could be too many railways. I sincerely believe that the same situation could happen again in the context of airlines rather than railways.

Some might say that there is no comparison between the provision of air services by planes which fly in the air, touching down at various points across the country, and the tremendous capital undertaking of laying rail from the Atlantic to the Pacific. One must understand, however, that with aircraft costing anywhere from \$25 million to \$90 million each, depending upon the type, if the correct course is not plotted, the financial disaster which might result could easily be as great as that which happened 60 years ago vis-à-vis the railways. Those numbers, gentlemen, the \$25 million to the \$90 million, are, I believe, in 1985 figures, the anticipated price of a Boeing 737 and a Boeing 747 with the escalations included. Today the price for a 737 is about \$15 million.

We have come to the conclusion that wide open licensing for air carriers in Canada is neither feasible nor desirable. The proposition of freedom of access and freedom of exit could result in chaos in the provision of essential daily air travel to all deserving communities across the country. The removal of spheres of operation for regional and local area carriers would immediately put them in a position to operate as they wished from any point to any point in Canada. For CP Air, such an environment would cause even greater problems in that of the six largest unit toll carriers, two national and four regional, four of the six are either owned by government or have a substantial financial interest by government. To amplify, the four that have financial support by government are Pacific Western Airlines, Nordair, Quebecair and Air Canada, and the two that are on their own at the moment in the wild blue yonder are EPA and CP Air.

[Traduction]

admis depuis très longtemps qu'il serait beaucoup plus logique d'avoir une libre circulation des personnes et des biens et un système de libre transport au nord et au sud au lieu de l'axe est-ouest exclusif que nous connaissons aujourd'hui. Le Canada est resté uni grâce au dévouement des patriotes qui ont combattu pour son intégrité et pour les valeurs qu'il représente à nos yeux, quelles soient culturelles, économiques ou autres. Dans cette optique, l'un des facteurs clés a toujours été le réseau de transport qui avait à l'origine été assuré par les chemins de fer dont les compagnies aériennes ont pris la relève.

Il serait sage en vérité, dans le courant de votre étude de cette politique qui Vous est soumise, de consacrer quelques instants à lire les comptes rendus du *Hansard* antérieurs à 1920 et immédiatement postérieur à cette année, époque à laquelle le gouvernement du Canada avait connu cette expérience parfaitement traumatisante qu'était la décision de nationaliser ou non les deux compagnies de chemins de fer transcontinentales. Si cette situation a pu se produire, c'est à cause de cet excès d'optimisme qui avait poussé les gens de l'époque à croire qu'il ne pourrait jamais y avoir trop de compagnies de chemins de fer. Je crois sincèrement que cette situation pourrait se reproduire aujourd'hui, mais cette fois-ci dans le domaine des transports aériens.

Certains pourraient dire qu'il est impossible de comparer les services aériens assurés par des avions qui peuvent voler et se poser à peu près n'importe où au Canada, et la tâche colossale qui avait consisté à l'époque à poser une voie ferrée reliant l'Atlantique au Pacifique. Il faut toutefois savoir qu'un avion coûte de 25 à 90 millions de dollars, selon le modèle, et que si le cap n'est pas judicieusement choisi, la catastrophe financière qui pourrait s'ensuivre pourrait facilement se comparer à celle qui avait frappé les compagnies de chemins de fer il y a 60 ans de cela. Ces chiffres messieurs, de \$25 à \$90 millions pièce, sont je pense les chiffres de 1985, c'est-à-dire le prix d'ores et déjà prévu pour un Boeing 737 et un Boeing 747 compte tenu de l'indexation. À l'heure actuelle, un 737 coût environ 15 millions de dollars.

Nous en sommes arrivés à la conclusion que la libéralisation la plus complète de l'attribution des licences aux transporteurs aériens au Canada n'est ni possible ni souhaitable. La liberté de pénétration et la liberté de retrait qui ont été proposées pourraient semer le chaos dans le secteur du transport aérien et compromettre gravement les liaisons aériennes quotidiennes essentielles aux agglomérations de notre pays qui en ont tant besoin. L'élimination des sphères d'activité attribuées aux transporteurs régionaux et locaux permettrait immédiatement à ces derniers d'assurer comme bon leur semblerait n'importe quelle desserte au Canada. Pour le CP Air, une telle conjoncture créait des problèmes encore plus importants en ce sens que des six principaux transporteurs assurant un service à taux unitaire au Canada, quatre d'entre eux appartiennent totalement ou en grande partie—en raison d'une participation financière importante—au secteur gouvernemental. Pour entrer un peu dans les détails, j'ajouterai que les quatre transporteurs qui bénéficient du soutien financier du secteur gouvernemental sont la *Pacific Western Airlines*, la Nordair, Québecair et Air

[Text]

• 2020

We strongly believe that the proposed policy gives a framework for survival of essential air services in Canada and provides for orderly administration and growth for the various carriers involved. Substantial growth opportunities for all will still be present to be sought out, achieved and exploited.

It could be that some of the distinctions which have been proposed between regional and third-level or local air carriers could be altered to the extent that the latter carriers could take advantage of technological improvements and operate a new era of jet aircraft to smaller communities. But it should be remembered that there has been good reason for the distinction between air carriers using prop and jet-prop equipment and carriers using jet equipment.

Let me make a statement here in amplification. I think that the local carriers should be allowed to use airplanes that have jet equipment, but I think they should be limited probably by weight or capacity. Another thing, too, is that frequently carriers go out and they buy airplanes, thinking they can make it work, and then they come to the government and say that they need to have runway extensions and so on. So I think there has to be some way of looking at the airplanes purchased by the local carriers to make sure that they do not cause increased expenses in other areas.

It is readily apparent now that once a community is provided with jet service it is very likely to be dissatisfied with the withdrawal of that service and the substitution of a jet-prop STOL service. It would be the same as having its railway station abandoned in an earlier era, or even in today's era in Saskatchewan if you were abandoning a rail line.

All involved in the aviation industry should learn from the past and attempt to avoid the pitfalls which plague the efforts of the railway companies to become as efficient as possible in the modern age. History and experience have taught CP Air that air-transport policy statements dating from before that of prime minister King have not been set in concrete. Such policy statements, rather, have through the years served as valuable guideposts in a gradual and orderly evolution of air transport in Canada. CP Air sees the proposed policy which you are considering as inheriting from predecessor policy statements the same potential for gradual modification as conditions might warrant in the years to come.

[Translation]

Canada, et que les deux qui sont pour l'instant financièrement indépendants sous les cieux sereins sont l'EPA et CP Air.

Nous soutenons avec vigueur que la politique envisagée représente pour les services aériens essentiels au Canada une simple trousse de survie et prévoit la gestion et la croissance harmonieuse des divers transporteurs en cause. Il restera néanmoins pour tous les transporteurs à découvrir, à viser et à exploiter des perspectives de croissance plus qu'intéressantes.

Il se pourrait que l'une des distinctions qui ont été proposées entre les transporteurs régionaux et les transporteurs de la troisième catégorie, les transporteurs locaux, puisse être modifiée en ce sens que ces derniers pourraient profiter des progrès technologiques et exploiter une nouvelle facette du transport aérien par avion à réaction en desservant les petites agglomérations. Il convient toutefois de ne pas oublier que la distinction faite entre les transporteurs aériens utilisant des avions à hélices ou à turbopropulseur et les transporteurs aériens exploitant des avions à réaction l'a été pour une excellente raison.

Permettez-moi ici d'en dire un peu plus long à ce sujet. À mes yeux, les transporteurs locaux devraient pouvoir être autorisés à exploiter des appareils à réaction sous réserve cependant de certaines restrictions au niveau du poids ou de la capacité. Autre chose aussi: très souvent, les transporteurs vont acheter des appareils, pensant pouvoir les exploiter, puis échouent au gouvernement pour réclamer par exemple des pistes plus longues. Je dirais donc qu'il devrait être possible d'une façon ou d'une autre d'avoir un mot à dire au sujet des acquisitions faites par les transporteurs locaux afin d'être sûr que ces acquisitions n'entraînent pas de nouvelles dépenses dans d'autres secteurs.

Il est actuellement tout à fait évident que dès qu'une agglomération est desservie par des appareils à réaction, elle n'appréciera probablement pas beaucoup de voir ce service supprimé au profit d'une desserte assurée par des appareils à turbopropulseur de type adac. C'est comme si on lui avait supprimé sa gare ou si, mettons en Saskatchewan, on décidait de supprimer une ligne ferroviaire.

Tous ceux qui gravitent dans le secteur aéronautique devraient tirer les enseignements du passé et tenter d'éviter les impasses qui ont entravé tous les efforts consentis par les compagnies ferroviaires pour devenir aussi efficaces que possible à l'époque contemporaine. L'histoire et l'expérience ont prouvé à CP Air que les politiques sur les transports aériens antérieures à celles énoncées par le premier ministre King ne sont jamais restées immuables. Ces politiques ont au contraire, avec les années, servi de jalons utiles qui ont permis d'assurer l'évolution progressive et harmonieuse des transports aériens au Canada. Pour le CP Air, la politique qui vous est soumise aujourd'hui reste dans la ligne des politiques antérieures en ce sens qu'elle porte également les germes d'une évolution progressive qui pourra se matérialiser dans les années à venir à mesure que la conjoncture le justifiera.

[Texte]

I might add that, when you have a policy statement that is reasonably flexible and is used as a guideline, every carrier will be down here within a matter of weeks asking for some person to make an adjustment, and that is how policy evolves. You start with a guideline and you keep adding to it. So I see nothing wrong with using this as a baseline.

Turning now more specifically to the proposed policy, I reiterate that CP Air's initial general reaction to it was and remains, with qualifications, a positive one. This was outlined in our letters that we mentioned originally. I can elaborate on this initial positive reaction as follows:

1. In CP Air's view the proposed policy gives balanced consideration to the needs of the three main constituent groups upon whom it has an effect, namely, the travelling public, both leisure and business; the communities of Canada; and the air carriers.

2. As was hopefully evident from my earlier remarks, CP Air has long advocated competition where markets and traffic warrant. The proposed policy allows the Canadian Transport Commission to provide for competition in such circumstances while at the same time minimizing and indeed avoiding the possibility of those airline operations which might be wasteful in terms of fuel, aircraft utilization or other resources.

3. In general terms, CP Air is satisfied that the proposed policy provides the air-carrier group with a viable framework upon which to base plans through the 1980s, thereby ensuring efficient operations both for ourselves and for our customers.

Now let us talk about the investment, and we talked about \$15 million for a 737. We have to add to this the fact that whenever we buy an airplane the government, usually the MOT, has some problems with airways and improvements and so on at the same time, and we must make sure that what we do is compatible with what they would like to have done. The carrier infrastructure also wants to know what is going on in the business. That includes the travel agents and the forwarders and so on. So the whole industry, not just the carriers, relies on a policy or guidelines that they can plan to for a period of five to ten years.

[Traduction]

Je pourrais ajouter que lorsque vous aurez une politique suffisamment souple et pouvant servir de lignes directrices, chaque transporteur viendra à Ottawa dans les semaines qui suivront pour demander à l'un ou l'autre responsable de faire tel ou tel ajustement, et c'est précisément de cette façon que la politique évolue. Le point de départ est une ligne directrice à laquelle on ajoute progressivement des éléments. Je n'ai rien à redire à ce qu'on utilise celle-ci comme un fondement de ce genre.

Pour passer maintenant plus précisément au projet de politique, permettez-moi de réitérer le fait que, d'une façon générale, la réaction initiale de CP Air était et reste, moyennant quelques réserves, essentiellement positive. Nous l'avions d'ailleurs mentionné dans la correspondance dont je vous parlais au début de mon intervention. Je pourrais entrer davantage dans les détails de cette réaction positive en évoquant les points suivants:

1. De l'avis de CP Air, la politique prend en considération de façon équilibrée les besoins des trois principaux groupes constitutifs sur lesquels elle porte, en l'occurrence les usagers des transports aériens, voyageurs d'affaires et de plaisir, les agglomérations du Canada et les transporteurs aériens.

2. Comme mes premières remarques le faisaient, je l'espère, ressortir, le CP Air est depuis longtemps un défenseur de la libre concurrence partout où les marchés et le trafic aérien le justifient. Le projet de politique permet à la Commission canadienne des transports d'autoriser une telle libre concurrence dans des circonstances de ce genre tout en réduisant au minimum, voire en évitant totalement, la possibilité que les activités de ces compagnies aériennes puissent être déployées en pure perte, notamment au niveau de l'utilisation du carburant ou des appareils.

3. De façon générale, CP Air est persuadé que le projet de politique fournit au groupe des transporteurs aériens une solution cadre viable à partir de laquelle il pourra établir ses plans pour toute la décennie 1980, garantissant dès lors l'efficacité des activités tant du point de vue des transporteurs aériens que de celui de leurs clients.

Quelques mots maintenant des investissements, et je vous renvoie à ce sujet au prix de \$15 millions pour un 737. Nous devons ajouter à ce chiffre le fait que, chaque fois que nous achetons un appareil, le gouvernement, le plus souvent le MDT, envisage l'un ou l'autre problème au niveau des voies aériennes et des améliorations éventuelles à apporter, et ce le plus souvent exactement au même moment; nous devons dès lors avoir la garantie que ce que nous faisons correspond à ce que le gouvernement souhaite que nous fassions. L'infrastructure du secteur des transporteurs doit également savoir quelle est la situation du marché, c'est-à-dire notamment celle des agences de voyage et des transitaires. Dès lors, c'est toute l'industrie et pas seulement les transporteurs qui se fondent sur une politique ou sur des lignes directrices à partir desquelles elle peut tracer ses plans pour une période allant de cinq à dix ans.

[Text]

• 2025

4. To elaborate on my earlier reference to the regulation versus deregulation controversy, CP Air has noted that the proposed policy appears to be based more upon the premise of controlled progressive deregulation than upon the premise of immediate, total deregulation, as has occurred in the United States. Adherence to such a regulatory philosophy of controlled progressive deregulation should be clearly stated in the proposed policy for even casual observers to understand. Controlled, progressive deregulation has resulted in more national carriers and regional carriers per capita in Canada and generated lower fares in Canada than in the United States, despite the unequal distribution of population across the two countries. Although market size and distribution have permitted the United States to enter a complete deregulation experiment, which recently has been somewhat tempered by air-traffic control considerations, there are great differences between the markets in Canada and the markets in the United States which militate against such a complete deregulation experiment in Canada. Canada has only one-tenth of the population of the United States, and most of that population is in a relatively narrow strip along the border with the United States. Canada does not have the dozens of big cities and concentrated markets that exist in the United States. Canadian carriers do not have the hub-and-spoke system of many carriers in the United States. Canada's weather, demographics, and large undeveloped regions necessitate airline operations which would not be recognized by many American air carriers.

Even the 1981 Economic Council of Canada report entitled *Reforming Regulation*, while being unable to enumerate without any particularity problems with the air-transportation industry in Canada, recognized that under the existing regime of controlled progressive deregulation there has been a marked trend towards increased competition in the air-transportation industry in Canada. Controlled progressive deregulation and the consequent increase in competition have already permitted the Canadian air traveller to enjoy the benefits of a wide variety of innovative fares and services. Examples of such innovations advanced by CP Air include the SkyBus for passengers who desire the lowest possible no-frill fare and Empress Class for the full-fare economy passenger who desires some frills. Air Canada and the regional carriers have been equally innovative and the beneficiary throughout has been the flying public.

The complete deregulation experiment in the United States should be kept under review, not with a view to its possible wholesale importation into Canada, but rather with a view to assessing its unfolding result as but one factor of many to

[Translation]

4. Lorsque je parlais de la controverse entre la réglementation et la déréglementation, je pourrais ajouter que le CPR a relevé le fait que le projet de politique semblait être basé davantage sur l'hypothèse d'une déréglementation progressive contrôlée sur celle d'une déréglementation totale et immédiate comme celle qui avait eu lieu aux États-Unis. L'adoption d'une philosophie de déréglementation progressive contrôlée devrait être clairement précisée dans le projet de politique de manière à ce qu'elle apparaisse évidente même à des yeux non avertis. La déréglementation progressive et contrôlée a eu pour résultat que le Canada jouit, à l'inverse des États-Unis, d'un nombre plus important de transporteurs nationaux et régionaux par habitant et de tarifs moins élevés, et ce malgré le fait que la population est inégalement répartie entre les deux pays. Bien que l'envergure du marché et la distribution démographique ait permis aux États-Unis de tenter l'expérience d'une déréglementation complète qui a toutefois été quelque peu tempérée récemment par la situation du contrôle de la navigation aérienne, il n'en reste pas moins que le marché canadien et le marché américain sont extrêmement différents, ce qui milite contre une déréglementation complète au Canada selon le modèle américain. La population du Canada est seulement le dixième de la population américaine, et elle est concentrée en majeure partie sur une bande relativement étroite le long de la frontière canado-américaine. Le Canada n'a pas les dizaines et les dizaines de grandes villes que comptent les États-Unis, pas plus que les marchés très concentrés qu'on y trouve. Les transporteurs canadiens, à l'inverse de bon nombre de leurs homologues américains, n'ont pas un réseau de types rayonnants. Le climat du Canada, ses caractéristiques démographiques et la présence de vastes régions peu développées exigent chez nous des dessertes que nombre de transporteurs américains ne s'attarderaient même pas à prendre en considération.

Même le rapport publié en 1981 par le conseil économique du Canada et intitulé *Réforme de la réglementation*, tout en n'ayant pas réussi à énumérer sans les préciser les problèmes de l'industrie du transport aérien au Canada, admettait qu'aux termes du régime de déréglementation progressive contrôlée qui existe actuellement, on a pu assister à une très vive tendance à l'intensification de la concurrence dans l'industrie du transport aérien au Canada. La déréglementation progressive contrôlée et l'intensification corollaire de la concurrence ont déjà permis à l'utilisateur des transports aériens au Canada de profiter de toute une gamme de services et de tarifs nouveaux. Par exemple, en ce qui concerne le CP Air, citons le système SkyBus destiné aux passagers désireux de payer le tarif le plus bas possible quitte à bénéficier du service minimum, et la classe «Empress» à l'intention des voyageurs de la classe touriste qui payent le plein tarif et qui souhaitent bénéficier d'un service un peu plus raffiné. Air Canada et les transporteurs régionaux ont également fait preuve d'imagination à cet égard et en fin de compte c'est l'utilisateur qui en a profité.

La déréglementation complète dotée par les États-Unis mériterait d'être suivie, non pas dans l'idée de la calquer au Canada, mais plutôt afin de pouvoir en analyser les résultats et d'en faire l'un des nombreux facteurs qui seront à la base de la

[Texte]

weigh in deciding whether or not to accelerate the controlled, progressive deregulation under way in Canada.

May I add, at the moment, two recent items that have come to my attention in what we call the *Aviation Daily*. It is an industry paper which seems to get most of the information straight, although sometimes it can be suspect. On January 29, which is very close to this date, there was a consultant speaking—and I will make this available to the committee. I just want it put on the record, though. This is what he says:

I do not think regulation, at this point in time . . . and under this Administration . . . will return although the specifics involved in sunset of CAB may be delayed . . .

In other words, he does not think they are going to change it a lot, but the CAB is not going just to disappear quite as fast as planned. He believed some return to regulation would occur and that perhaps a form of protectionism or minimum-fare guidelines might be beneficial to the airlines and to the public. Then he said that he doubted it would happen. Then he goes on:

The great danger of the deregulation challenge in the longer term is that it produces, in the U.S., the opposite of what is intended—less competition, half a dozen mammoth air transportation companies, very few small or medium-size carriers above the commuter category.

Then on February 1, another industry outlook, this time by Melvin Brenner, who is a well-known consultant and a former vice-president of Trans World Airlines, says that the unique qualities of the airline industry require some form of government oversight, and that prospects for reimposition of government regulations temper his short-term pessimism with strong expectations of a financial and performance turnaround in a regulated environment.

• 2030

Further, that potential can be achieved once it is recognized that free-market conditions—as great as they may be for 99% of our economy—are simply unsuited to the special dynamics of this particular industry . . . And since governmental policies are in the final analysis more pragmatic than theoretical, I believe that in time the policies toward aviation will be adjusted to the specialized characteristics of airline economics.

Continuing now on page 13:

5. CPR does have some specific comments and recommendations regarding those paragraphs of the proposed policy which relate to the contemplated omnibus role to be played by the two national carriers, of which CP Air is one.

[Traduction]

décision d'accélérer ou non la déréglementation progressive contrôlée actuellement en cours au Canada.

Pourrais-je ajouter ici deux articles récents publiés dans ce que nous appelons l'*Aviation Daily* et qui ont été portés à mon attention. Il s'agit d'une publication de l'industrie aéronautique dont les informations sont le plus souvent bien fondées, même si elles sont parfois sujettes à caution. Le 29 janvier, c'est-à-dire tout récemment, un expert-conseil—et je fournirai le texte au Comité, mais je voulais que cela soit consigné au compte rendu—disait ceci:

Je ne pense pas que pour l'instant . . . et sous l'administration actuelle . . . la réglementation puisse être rétablie, même si les détails de l'inhumation de la CAB pourraient se faire attendre . . .

En d'autres termes, il ne croit pas que la situation changera beaucoup, ni non plus que la CAB disparaisse aussi rapidement que prévu. Selon lui, il y aurait dans une certaine mesure un retour à la réglementation, voir à l'une ou l'autre forme de protectionnisme ou à des directives relatives au tarif minimum qui pourrait en fin de compte profiter aux compagnies aériennes et au public. Ensuite, il ajoute qu'il en doute. Puis il poursuit:

À long terme, le plus grand danger de la déréglementation est qu'elle a tendance à entraîner, aux États-Unis, l'effet inverse de l'effet recherché—une moindre concurrence, une demi-douzaine de compagnies aériennes gigantesques, très peu de transporteurs de faible ou moyenne envergure si ce n'est les compagnies de navette.

Puis, le 1^{er} février, Melvin Brenner, un expert-conseil bien connu qui fut vice-président de la Trans World Airlines, disait dans un article consacré aux perspectives s'offrant à l'industrie aéronautique que les caractéristiques uniques de l'industrie des transports aériens exigeaient une certaine dose de supervision gouvernementale, et que la perspective d'une réinstauration de la réglementation gouvernementale venait mitiger son pessimisme à court terme en ce sens qu'il prévoyait avec une certaine assurance un revirement de la situation financière et de la performance du secteur moyennant une certaine réglementation du secteur.

Ces perspectives pourraient se concrétiser dès lors qu'il serait admis qu'un libre marché . . . d'une envergure telle que ce qu'il est pour 99 p. 100 de notre économie . . . ne convient tout simplement pas à la dynamique propre à cette industrie . . . et puisque les politiques gouvernementales sont en dernier ressort davantage pragmatiques que théoriques, j'estime qu'en temps utile, les politiques en matière aéronautique finiront pas être ajustées en fonction des caractéristiques spécialisés de l'économie des compagnies aériennes.

Je passe à la page 13:

5. Le CPR aurait des observations et des recommandations spécifiques en ce qui concerne les paragraphes du projet de politique ayant trait au rôle tous azimuts prévu pour les deux transporteurs nationaux, dont le CPR.

[Text]

(a) It is indicated that, while being permitted to retain their present role, the national carriers will apparently be allowed as well to provide unit toll services on any route in southern Canada, defined in Canada as south of 60 degrees north latitude, suitable for the use of large aircraft, group F and up.

CP Air assumes the foregoing to mean that the national carriers would be able to operate on non-stop segments between population centres less than 800 great circle miles apart. However, to avoid any ambiguity, the policy should clearly state that the national carriers are able to operate such services both intra- and interregionally.

CP Air strongly believes that population centres now served by regional carriers should not be precluded from national carrier service or integration into national carrier transcontinental route networks when traffic demands warrant.

(b) Rather than a rigid south of 60 degrees north latitude rule as regards national carrier operations, CP Air believes that a more practical proposal would be to permit the national carriers to operate to any geographical community, no matter where situated in Canada, when traffic flows dictate a need for national carrier service.

I would like to say, parenthetically, I think it is highly unlikely that either Air Canada or CP Air would probably work north of 60 during the term of this policy statement, because I feel there will be adjustments to the policy statement over the upcoming years.

Rapidly changing demographics in the Canadian north favour such an approach over the rigid geographical approach, which is less responsive to customer demand.

6. CP Air has the following specific comments and recommendations regarding those paragraphs of the proposed policy which relate to the regional air carriers.

(a) CP Air accepts the 800-mile intraregional scheduled non-stop proposal as it pertains to the regional air carriers on the understanding, as expressed above, that within each of the two proposed regions, as well as between the two proposed regions, the national carriers could also operate on stage lengths of such mileage or less.

(b) Having accepted the 800-mile intraregional scheduled non-stop proposal as it pertains to the regional air carriers, CP Air believes that there should be no exception to this proposal. CP Air objects strongly to the indication in the proposed policy, at paragraph 44, that the Canadian Transport Com-

[Translation]

a) Il apparaît que, tout en étant autorisés à conserver le rôle actuel, les transporteurs nationaux pourront semble-t-il assurer à taux unitaire la desserte de n'importe quelle destination dans la partie Sud du Canada, dont la définition au Canada est toute la région située au Sud du 60° parallèle, dans la mesure où cette desserte permet l'utilisation de gros appareils à partir de la catégorie F.

Le CP Air part du principe que ceci signifie que les transporteurs nationaux pourront exploiter des tronçons sans escales reliant des centres urbains séparés par une distance orthodromique inférieure à 800 milles. Toutefois, afin d'éviter toute ambiguïté, la politique devrait clairement préciser que les transporteurs nationaux pourront assurer ces dessertes au niveau tant intrarégional qu'interrégional.

Le CP Air soutient que les centres actuellement desservis par les transporteurs régionaux ne devraient pas être exclus des dessertes accordées aux transporteurs nationaux ou devraient pouvoir être intégrés aux lignes transcontinentales des transporteurs nationaux à condition que la demande le justifie.

b) Au lieu d'imposer le 60° parallèle comme limite régie de nos activités des transporteurs nationaux, le CP Air soutient qu'il serait plus pratique de permettre à ces derniers de desservir n'importe quelle agglomération, quel que soit son emplacement géographique au Canada, lorsque les impératifs du trafic exigent une telle desserte de la part des transporteurs nationaux.

J'aimerais ajouter entre parenthèse qu'à mon sens il est extrêmement peu vraisemblable que le Canada ou CP Air s'étendent au Nord du 60° parallèle pendant la durée d'application de la présente politique car, à mes yeux, il ne fait aucun doute que cette politique fera l'objet de certains ajustements au cours des années à venir.

L'évolution rapide des caractéristiques démographiques de la région septentrionale du Canada favorise une telle optique par opposition à une formule géographique plus rigide moins susceptible de pouvoir s'adapter à la demande du consommateur.

6. Le CP Air aurait les recommandations et observations suivantes à faire au sujet des paragraphes du projet de politique portant sur les transporteurs aériens régionaux.

a) le CP Air accepte le projet de limite de 800 milles pour les liaisons intrarégionales régulières sans escales dans la mesure où elles s'appliquent aux transporteurs aériens régionaux étant bien entendu, comme nous le signalons précédemment, qu'au sein de chacune des deux régions ainsi projetées, ainsi qu'entre ces deux mêmes régions, les transporteurs nationaux pourront également exercer leurs activités sur des dessertes de 800 milles ou moins.

b) Ayant ainsi accepté la proposition relative à la limite de 800 milles pour les lignes intrarégionales régulières sans escales applicables aux transporteurs aériens régionaux, le CP Air estime que cette proposition ne devrait faire l'objet d'aucune exception. Le CP Air s'oppose vivement au paragraphe 44 du

[Texte]

mission could decide marginal cases slightly in excess of 800 miles in favour of an applicant regional air carrier on the basis of public convenience and necessity. If a specified mileage proposal is to be an element of the policy adopted, such specified mileage element should be firm for the term of such policy.

(c) CP Air accepts as the two-region dividing line the proposed imaginary line running north to south between Resolute Bay and Winnipeg. CP Air, however, rejects, as being inconsistent with the regional concept being proposed, the possibility, as contained in paragraph 47, that a regional air carrier could provide interregional operations and non-stop service over 800 miles in length in instances where a national carrier is not willing to operate.

CP Air is, however, prepared to accept the proposal, as contained in paragraph 45, which would permit regional air carrier operations in excess of 800 miles with one or more intermediate stops when only operated intraregionally.

It is CP Air's position, in other words, that, for example, to protect regional integrity of the proposed policy, a regional air carrier should not—and I repeat, not—be permitted to operate Toronto/Thunder Bay/Vancouver in the event that a national carrier is unwilling to provide such jet service, but a regional air carrier could be permitted to operate Vancouver/Kelowna/Winnipeg, if a national carrier was unwilling to provide such service.

(d) It is CP Air's recommendation that regional air carriers be precluded from effecting equipment interchange programs with each other, in order to prevent the possibility of their operating de facto transcontinental services.

Let me explain what interchange equipment is. Nordair flies from somewhere in Quebec and meets PWA in Winnipeg, Nordair and PWA change crews, the Nordair airplane goes on to Calgary and the PWA airplane goes on into Quebec. By making these arrangements—and they have been done before in the United States and other places in Europe—you have in effect a third transcontinental carrier.

• 2035

While the proposed policy clearly indicates that regional air carriers would not be permitted to increase in number by seeing local air carriers raised to the status of regional carriers, CP Air recommends that to the fullest extent permitted by recognized concepts of constitutional law in Canada the proposed policy preclude provincial governments from purchasing and/or creating regional carriers. As we probably all know, the Saskatchewan government just bought either controlling or total interest, I am not sure, in Norcanair. There is nothing to

[Traduction]

projet de politique au terme duquel la Commission canadienne des transports pourrait accorder à un transporteur régional qui en ferait la demande des lignes très légèrement supérieures à 800 milles dans la mesure où cela répondrait aux besoins et à la commodité du public. Si une limite kilométrique fait partie de la politique adoptée, cette limite devrait rester péremptoire pendant toute la durée d'exécution de la dite politique.

c) le CP Air accepte que la ligne de démarcation séparant les deux régions soit la ligne imaginaire reliant du Nord au Sud Resolute Bay à Winnipeg. Toutefois, le CP Air rejette la possibilité dont fait état le paragraphe 47 qu'un transporteur régional puisse exercer ses activités au niveau interrégional et exploiter des lignes sans escales de plus de 800 milles dans tous les cas où un transporteur national ne serait pas disposé à le faire, et rejette cette notion parce qu'elle ne correspond pas au concept régional proposé par la politique.

Toutefois, CP Air est disposé à accepter la proposition du paragraphe 45 au terme de laquelle les transporteurs aériens régionaux pourraient exploiter des lignes supérieures à 800 milles avec une ou plusieurs escales à condition que ces lignes soient entièrement situées au sein d'une région.

En d'autres termes, le CP Air part du principe que, pour protéger le caractère essentiellement régional du projet de politique, un transporteur aérien régional ne devrait pas—et j'insiste—ne devrait pas recevoir l'autorisation d'exploiter par exemple la ligne Toronto-Thunder Bay-Vancouver au cas où un transporteur régional ne serait pas disposé à exploiter cette ligne avec des avions à réaction, mais qu'un transporteur aérien régional devrait pouvoir avoir l'autorisation d'exploiter par exemple la ligne Vancouver-Kelowna-Winnipeg au cas où un transporteur national ne serait pas disposé à le faire.

d) Le CP Air recommande que les transporteurs aériens régionaux ne soient pas autorisés à procéder à des programmes d'échanges réciproques de matériel afin de les empêcher d'exploiter, comme ils pourraient le faire sinon, des lignes transcontinentales.

Permettez-moi quelques mots d'explication au sujet des échanges réciproques. La Nordair part d'une ville quelconque au Québec et rejoint la PWA à Winnipeg, la Nordair et la PWA change d'équipage, l'avion de la Nordair poursuit en direction de Calgary et l'avion de la PWA en direction de Québec. Par des ententes de ce genre—qui ont déjà été monnaie courante aux États-Unis et à certains endroits en Europe—on obtient de fait un troisième transporteur transcontinental.

Même si le projet de politique indique clairement que les transporteurs aériens régionaux ne pourront pas se multiplier par l'accession des transporteurs locaux à la catégorie de transporteurs régionaux, le CPR recommande que, dans toute la mesure possible en vertu des concepts admis du droit constitutionnel canadien, le projet de politique interdise aux gouvernements provinciaux d'acheter ou de créer des transporteurs régionaux. Comme nous le savons probablement tous, le gouvernement de la Saskatchewan vient de racheter la majo-

[Text]

say that Norcanair, with the support of the Saskatchewan government, would not want to become a regional carrier. Now we have another problem.

CP Air sees no philosophical inconsistency or contradiction in advocating that the proposed policy retain some flexibility vis-à-vis the south of 60 degrees north latitude as it relates to the national carriers while at the same time advocating that the proposed policy be firm vis-à-vis the 800-mile scheduled non-stop concept and the Resolute Bay-Winnipeg dividing line as they relate to the regional air carriers. Most Canadian communities south of 60 degrees north latitude are already well served on an east-west regional and transcontinental basis while few, if any, Canadian communities north of 60 degrees north latitude are served other than on a regional basis.

As the demographics of Canada evolve in the 1980s and the 1990s, future public convenience and necessity are likely to exert more pressure for change upon the 60 degrees north latitude line as it relates to the national transcontinental carriers than upon the Resolute Bay-Winnipeg regional dividing line as it relates to the regional carriers. Communities north of 60 degrees north latitude should not by policy be foreclosed from future access to national carrier transcontinental service when markets and traffic flows dictate. For reasons such as these, the integrity of the proposed policy would be affected less by flexibility in respect to the 60 degrees north latitude line and by flexibility in respect of the Resolute Bay-Winnipeg regional dividing line.

8. As regards local air carriers, CP Air supports the intent of paragraph 53 of the proposed policy and wishes to indicate that at present it strives to co-operate to the greatest extent possible with local air carriers. CP Air would, however, object to any rigid or mandatory co-operation guidelines should a local carrier take over a route previously operated by a national or regional air carrier. National or regional air carrier co-operation with local air carriers should not be expected to extend to the provision of indirect subsidy of local air carriers and should be encouraged on a non-mandatory, businesslike basis.

The final policy should be worded in such a way as to indicate and permit as much flexibility as possible in such national, regional and local air carrier co-operation.

[Translation]

rité ou la totalité, je n'en suis pas sûr, du capital-actions de la Norcanair. Rien ne permet d'affirmer que la Norcanair, qui aura désormais l'appui du gouvernement de la Saskatchewan, n'aspirera pas devenir un transporteur régional. Voilà un autre problème.

Le CP Air ne perçoit aucune contradiction ou autre illogisme d'ordre philosophique en préconisant que le projet de politique reste relativement souple en ce qui concerne la région méridionale du pays limité par le 60° parallèle pour ce qui est des activités des transporteurs nationaux tout en préconisant simultanément que le projet de politique reste inflexible pour ce qui est du concept du maximum de 800 milles pour les lignes régulières sans escale et de la ligne de démarcation Resolute Bay—Winnipeg en ce qui concerne les activités des transporteurs aériens régionaux. La plupart des agglomérations canadiennes situées au sud du 60° parallèle sont déjà bien desservies dans l'axe Est-Ouest au niveau régional et transcontinental, alors que rare, voire inexistantes, sont les agglomérations canadiennes situées au Nord du 60° parallèle qui sont desservies si ce n'est à l'échelon régional.

A mesure que les caractéristiques démographiques du Canada évolueront au cours des années 80 et 90, il est vraisemblable, que compte tenu des besoins et de la commodité du public, les pressions se fassent plus vives pour qu'on déplace la limite du 60° parallèle en ce qui a trait aux activités des transporteurs nationaux et transcontinentaux que pour le déplacement de la ligne de démarcation Resolute Bay—Winnipeg qui touchent les activités des transporteurs régionaux. Il ne faudrait pas que le projet de politique empêche les agglomérations situées au Nord du 60° parallèle de faire partie dans l'avenir des dessertes transcontinentales des transporteurs nationaux à condition que la demande et le marché le justifient. Pour des raisons comme celles-ci, l'intégrité du projet de politique serait moins touchée par une plus grande souplesse à l'égard de la limite du 60° parallèle que par une plus grande souplesse à l'égard de la ligne de démarcation régionale Resolute Bay—Winnipeg.

8. En ce qui concerne les transporteurs aériens locaux, le CP Air est en faveur de l'intention exprimée par le paragraphe 53 du projet de politique et tient à souligner qu'à l'heure actuelle il s'efforce de coopérer dans toute la mesure du possible avec les transporteurs aériens locaux. Toutefois, le CP Air s'opposerait à toute directive inflexible ou obligatoire en matière de coopération au cas où un transporteur local reprendrait à son compte une ligne exploitée antérieurement par un transporteur aérien national ou régional. La coopération des transporteurs aériens régionaux ou nationaux avec leurs homologues locaux ne devrait pas être interprétée comme devant aller jusqu'à un financement indirect de ces derniers, et cette coopération devrait être encouragée selon une optique commerciale spontanée et non pas de façon obligatoire.

La version finale de la politique devrait être libellée de manière à préciser et à permettre autant de souplesse que possible pour ce qui est de cette coopération entre transporteurs nationaux, régionaux, et locaux.

[Texte]

In the context of intercarrier co-operation, the subject of route transfers from national carriers to regional carriers and from regional carriers to local carriers has no doubt been raised in various other briefs submitted to you. CP Air must stress that as it has evolved in the years since the end of World War II, it has to the fullest extent possible, and as required, transferred to other carriers all routes which were no longer compatible with its evolving role. History shows, for example, that former CP Air routes in Manitoba that went to Transair, and former CP Air routes in British Columbia and the Mackenzie District of the Northwest Territories, now form much of the strong regional network which is the preserve of Pacific Western Airlines Limited. Similarly, in eastern Canada former CP Air routes in the province of Quebec form an integral part of the Quebecair route network. CP Air has harboured no routes incompatible with its envisaged omnibus role.

• 2040

9. CP Air agrees with the policy proposal, found in paragraph 55, which would preserve a real distinction between conventional unit toll service and specialized services catering particularly to the leisure traveller; that is, intra and inter regional domestic advance booking charters.

CP Air notes that the proposed policy does not alter the ability of carriers to continue their domestic ABC programs, and paragraph 55 states that the proposed policy would not change "this arrangement." Although recognized in Section 88(1)(c) of the Air Carrier Regulations, the regional domestic ABC flights which CP Air has the right to operate are, by oversight, not recognized in paragraph 54 of the proposed policy. CP Air submits that the final policy should clearly recognize that these existing "grandfather rights continue to be part of their recognized domestic ABC arrangement."

CP Air believes the rules governing the operation of domestic ABCs are flexible enough, indeed too flexible, and require no further alteration.

10. You will recall in my opening remarks I alluded in passing to the subject of equipment in the context of jet versus non-jet service.

As regards equipment, either by type or weight, CP Air notes that the proposed policy is more specifically restrictive in respect of the national carriers (limited to aircraft of Group F weight and up) and the local air carriers (limited to non-jet equipment) than it is in respect of the regional air carriers who need only "... not contemplate the purchase of equipment with long haul, non-stop capability unless fully justified for services within their role." And in this instance, I would bring

[Traduction]

Pour ce qui est de la coopération entre transporteurs, la question des transferts de lignes des transporteurs nationaux ou transporteurs régionaux et des transporteurs régionaux ou transporteurs locaux a sans nul doute été évoquée par divers autres mémoires qui nous ont été présentés. Le CP Air se doit d'insister sur le fait que, depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, il a dans toute la mesure du possible, et comme on l'exigeait de lui, cédé à d'autres transporteurs toutes les lignes qui étaient devenues incompatibles avec son rôle de transporteur en pleine évolution. Ainsi, l'histoire révèle que le CP Air a cédé à Transair certaines de ses lignes au Manitoba, qu'il a cédé également certaines de ses lignes en Colombie-Britannique ainsi que dans le district de Mackenzie des Territoires du Nord-Ouest, ligne qui constitue à l'heure actuelle la plus grande partie du réseau régional très dynamique qui est actuellement la chasse gardée de la Pacific Western Airlines Limited. Dans un même ordre d'idées, dans l'Est du Canada, d'anciennes lignes du CP Air dans la province de Québec font maintenant partie intégrante du réseau de la Québecair. Le CP Air n'a conservé aucune ligne qui ne soit compatible avec le rôle tous azimuts prévu pour cette compagnie.

9. Le CP Air exprime son accord à l'égard du paragraphe 55 de la politique qui aurait pour effet de conserver une véritable distinction entre les services à taux unitaires classiques et les services spécialisés destinés plus particulièrement aux usagers voyageant pour leur plaisir, c'est-à-dire les vols nolisés intérieurs interrégionaux à réservation anticipée.

Le CP Air constate que le projet de politique ne modifie pas la possibilité pour les transporteurs de poursuivre leurs programmes intérieurs ABC, et le paragraphe 55 précise que la politique ne modifiera pas «cet arrangement». Bien qu'ils soient sanctionnés par l'article 88(1)(c) du règlement sur les transporteurs aériens, les vols intérieurs régionaux ABC que le CP Air a le droit d'exploiter ne sont pas, en raison d'une omission, reconnus au paragraphe 54 du projet de politique. Le CP Air soutient que la version finale de la politique devrait sanctionner sans ambiguïté le fait que ces «droits acquis continuent à faire partie des arrangements admis sur les vols intérieurs ABC».

Le CP Air estime que la réglementation qui régit l'exploitation des vols intérieurs ABC est suffisamment, voire trop souple, et qu'elle n'exige aucune nouvelle modification.

10. Vous vous rappellerez que, dans mon introduction, j'avais brièvement évoqué la question du matériel lorsque j'avais parlé des dessertes assurées par avion à réaction par opposition à celles exploitées par des appareils plastiques.

En ce qui concerne le matériel, qu'il s'agisse de la catégorie, ou du poids, le CP Air constate que le projet de politique est davantage limitatif dans ces détails pour ce qui est des transporteurs nationaux (qui sont limités aux appareils à partir du groupe F) et des transporteurs locaux (qui sont limités aux appareils de type classique) qu'elle ne l'est à l'égard des transporteurs aériens régionaux qui doivent simplement «... ne pas envisager l'achat d'appareils à long rayon d'action

[Text]

to your attention that our competitor, Pacific Western Airlines, has bought Boeing 767 aircraft which are fairly large, very efficient and very modern, but they are not justified for services within their role, if I were to underline those words.

There should be, in the final policy, no artificial barriers preventing the national carriers and local air carriers, but not the regional carriers, from acquiring the best aeronautical technology to best fulfil their respective roles. The single guiding principle for carriers with respect to equipment should be an expressed statement against attempts to use the acquisition of ill-suited equipment as a lever for expansion beyond the service roles envisaged by the policy as finally adopted.

11. The proposed policy, as it relates to local air carriers, would permit unwarranted expansion of cargo capacity. It is CP Air's submission that all levels of carrier be limited to offering cargo capacity only on routes for which they are licensed to provide passenger services.

12. It is important, in closing, for me to once again put in perspective the relative position of CP Air in the lineup of carriers to which the proposed policy is addressed.

There is no doubt that CP Air falls into the national transcontinental carrier category and, as noted in the proposed policy at paragraph 32, after nearly 30 years of policy evolution, CP Air has been permitted since March 1979 to operate on an equal competitive footing with Air Canada.

The realities of this full emancipation must, however, be recognized. Great strides have been made by CP Air in the period since March 1979, but its ability to compete "head-on" with Air Canada has not, as yet, been brought about in reality. As I mentioned above, there are many reasons why the events of March 1979 have not brought about immediate competitive parity between CP Air and Air Canada in the Canadian marketplace. Some of these reasons, to reiterate, include the following: Prior to 1979 Air Canada was able to provide transcontinental service on a 3-to-1 ratio compared to CP Air. The lead time alone required to finance and obtain appropriate fleet equipment to close this disparity has prevented us from achieving our objective in the short two year period of time.

The 1979 easement of restrictions on CP Air licences did not mean CP Air could expand its transcontinental route

[Translation]

capable de rallier des destinations éloignées sans escale, à moins qu'une telle acquisition ne soit parfaitement justifiée eu égard aux services qu'ils assurent dans le cadre de leur rôle. Dans ce cas précis, j'aimerais porter à votre attention le fait que notre concurrent, la *Pacific Western Airlines*, a acheté des appareils Boeing 767, qui sont d'assez gros porteurs, très efficaces et très modernes, mais que cette acquisition n'est pas justifiée eu égard aux services que cette compagnie assure dans le cadre de son rôle, pour reprendre l'expression consacrée.

La version définitive de la politique ne devrait comporter aucune barrière artificielle empêchant les transporteurs nationaux et locaux; à l'exclusion des transporteurs régionaux, d'acquérir les meilleurs produits de la technologie aéronautique afin de pouvoir assumer aussi efficacement que possible les rôles qui leur incombent. Le seul principe directeur valable pour les transporteurs en ce qui concerne le matériel volant devrait être une condition expresse leur interdisant d'utiliser un matériel nouveau mais mal adapté comme moyen de pression pour essayer d'étendre leurs activités de manière à outrepasser le rôle qui leur sera imparti par la politique lorsqu'elle sera adoptée.

11. En ce qui concerne les transporteurs locaux, le projet de politique permettrait une expansion injustifiée de leur capacité de transport du fret. Le CP Air soutient que tous les transporteurs, quelle que soit leur catégorie devraient être enjoins de n'offrir des services de transport de fret que sur les lignes pour lesquelles ils détiennent une licence pour le transport des passagers.

12. En guise de conclusion, il importe que je remette une fois encore dans son contexte la situation relative du CP Air par rapport à toute la gamme des transporteurs visée par le projet de politique.

Il ne fait aucun doute que le CP Air relève de la catégorie des transporteurs nationaux transcontinentaux et, comme le relève le paragraphe 12 du projet de politique, après une évolution de près de 30 ans de la politique en matière de transport aérien, le CP Air est enfin autorisé, depuis mars 1979, à exercer ses activités sur un pied d'égalité avec Air Canada.

Il importe toutefois de reconnaître toute la portée de cette pleine et entière émancipation. Le CP Air a consenti d'énormes efforts depuis mars 1979, mais il n'a pas encore pu concrétiser son rang de concurrent à part entière d'Air Canada. Comme je l'ai déjà mentionné, les raisons pour lesquelles les événements de mars 1979 n'ont pas entraîné la parité immédiate, sur le plan de la concurrence, entre CP Air et le Canada sur le marché canadien sont multiples. Au risque de me répéter, certaines de ces raisons sont les suivantes: avant 1979, Air Canada était trois fois plus en mesure que le CP Air de fournir des services transcontinentaux. Le simple temps de réaction nécessaire pour financer et acquérir de nouveaux appareils afin de combler le fossé nous a empêchés d'aboutir à notre objectif en deux ans seulement.

L'assouplissement des restrictions imposées aux licences d'exploitation de CP Air qui s'est produit en 1979 ne signifiait

[Texte]

network to new domestic destinations as it alone might wish. Such destination expansion is an absolute necessity for CP Air to achieve the goal of competitive parity with Air Canada in the Canadian marketplace, but it can only occur on an evolutionary basis as the Canadian Transport Commission sees fit upon the test of present and future public convenience and necessity being met.

To go back to my earlier comments in respect of the regulation versus deregulation controversy, there will, in CP Air's view, be little place for complete, as opposed to controlled, deregulation in Canada. Until all carriers including CP Air can mature to the point in their envisaged respective roles and, until they can successfully stand up to the dominant position occupied by Air Canada, the proposed policy should be very effective.

• 2045

The policy proposal to limit the number of national carriers to the existing two and the number of regional carriers to the existing four is welcomed by CP Air as recognizing the continued need for private sector air carriers to exist as a counterbalance to air carriers either directly or indirectly backed by the public sector and as implicitly and realistically recognizing relative air carrier roles in the context of Canada's limited size markets and the role played as well by domestic charter operators in these markets.

CP Air urges that the foregoing and its relative position between still dominant Air Canada, on the one hand, and the regional and local air carriers, on the other hand, be considered in any final policy relating to competition between air carriers and the role of air carriers, particularly CP Air in the Canadian air transportation industry.

I am sorry that I sped up and read too fast. That is my fault. It is a bad habit; but, assuming that you have caught most of it, I want to thank you very much for your attention.

The Chairman: I do not know if we have an aircraft trying to take off in the corridor, or what is going on, but it is becoming rather noisy.

Mr. Nowlan: That is the ghost of Grant McConachie that has flown out of the Railway Committee room.

The Chairman: In any case, Mr. Gray, thank you for your statement. I am going to proceed immediately to questioning. I have three people who have indicated their desire to question the witness. We will start with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

pas que le CP Air pouvait de son seul gré étendre son réseau transcontinental en desservant de nouvelles destinations intérieures. Toutefois, cette expansion est absolument indispensable pour que le CP Air puisse arriver à concurrencer Air Canada sur un pied d'égalité dans notre pays. Toutefois, cette expansion ne pourra se produire que de façon évolutive, selon que la Commission canadienne des transports le jugera bon, et en fonction du respect actuel et futur du critère de la nécessité et de la commodité du public.

Pour en revenir à ce que je disais tout à l'heure en parlant de la controverse entre la réglementation et la déréglementation, la déréglementation complète—par opposition à une réglementation contrôlée—n'aura de l'avis de CP Air pas sa place au Canada. Aussi longtemps que tous les transporteurs, et le CP Air est du nombre, ne pourront pas se réaliser dans les rôles respectifs envisagés pour eux, tant qu'ils ne pourront pas avec succès s'élever au niveau de la position prédominante qu'occupe Air Canada, le projet de politique devrait être très efficace.

Le projet de politique qui vise à limiter aux deux transporteurs déjà établis le nombre de transporteurs nationaux et de limiter aux 4 transporteurs établis le nombre de transporteurs régionaux est favorablement accueilli par le CP Air en ce sens qu'il sanctionne le fait que les transporteurs aériens du secteur privé restent nécessaires pour faire contrepoids aux transporteurs aériens financés directement ou indirectement par le secteur public et en ce sens qu'il reconnaît de façon implicite et réaliste les rôles respectifs des transporteurs aériens dans le contexte d'un marché canadien limité, de même que le rôle qu'assument également sur le marché les entreprises de transports aériens nolisés.

Le CP Air demande instamment à ce que la version définitive de la politique tienne compte de ce qui précède et de sa position d'intermédiaire entre une société Air Canada toujours prédominante d'une part, et certains transporteurs régionaux et locaux d'autre part, en ce qui concerne la concurrence entre les transporteurs aériens et le rôle de ces derniers et surtout de CP Air, dans l'industrie du transport aérien au Canada.

Je suis désolé d'avoir accéléré et d'avoir lu aussi rapidement, c'est ma faute. C'est une mauvaise habitude que j'ai prise, mais j'espère que vous en aurez assimilé le maximum. Je tiens à vous remercier de votre attention.

Le président: Je ne sais pas si c'est un avion qui essaie de décoller du couloir, mais il me semble qu'il y a de plus en plus de bruit.

M. Nowlan: Ce n'est que le fantôme de Grant McConachie qui s'est échappé de la salle du Comité des chemins de fer.

Le président: Quoi qu'il en soit, monsieur Gray, je vous remercie pour votre déclaration. Nous allons passer immédiatement aux questions. J'ai sur ma liste les noms de 3 députés qui ont indiqué leur intention d'interroger le témoin, et nous allons commencer par M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci monsieur le président.

[Text]

Mr. Gray, I want to declare my bias very, very quickly. When I fly west of the Lakehead, I take CP. I understand you are an airline company that has its headquarters in Vancouver now: What is the street name of your headquarters?

Mr. I.A. Gray: It is 1 McConachie Way.

Mr. Nowlan: Yes, Grant McConachie Way, the founder of CP and all the things that went before CP.

Mr. I.A. Gray: That is right.

Mr. Nowlan: Mr. Gray, over the weekend, knowing you were coming here, I did a little superficial research—because frankly all members of Parliament, as everyone outside, think that perhaps our research is a little superficial—and I am sure you have read the biographies of Grant McConachie and other interesting tributes to a man who was a pioneer in the air industry of this country.

Mr. I.A. Gray: I have read many, but not all of them.

Mr. Nowlan: And I am sure you have read some of the quotes that he talks about on competition. I do not know if you have not read them all. I really want to ask you my first question: Do you really think Grant McConachie would be here tonight admitting all the changes in terms of competition, when, if policy had been encrusted or enshrined in legislation, CP would still be a western airline—but still with a great international flavour into the Pacific and, most likely, across the polar route to Amsterdam and New York and yet not feeding the Canadian public and giving service to the Canadian public?

I really, Mr. Chairman, want to say this; my bias is for CP, but there is not a brief that I anticipated more in terms of stimulation and have been more disappointed with than the CP brief. I frankly talked to George Hees this afternoon about what you were going to say tonight, and George Hees could not believe it because he was the minister who first gave CP that little licence east of the Rockies, stopping like a milk run into the east and then back. And yet you come here tonight, because you are now part of the club of national carriers, and you are telling us that this white paper should be enshrined in legislation—that is the purpose of the white paper—and everything, status quo, should not change. Do you really think Grant McConachie would go along with that tonight?

Mr. I.A. Gray: Well, he is not here, but I hope he is looking down and giving me guidance.

[Translation]

Monsieur Gray, je m'empresse de vous dire que j'ai des idées très préconçues. Lorsque je prends l'avion à l'ouest de Lakehead, mon choix se porte toujours sur le CP. Je sais que votre siège social est pour l'instant à Vancouver, mais pourriez-vous me dire quelle est la rue?

M. I.A. Gray: L'adresse est 1, McConachie Way.

M. Nowlan: C'est cela, McConachie Way, du nom du fondateur du CP et de tout ce qui a précédé l'avènement du CP.

M. I.A. Gray: En effet.

M. Nowlan: Monsieur Gray, durant la fin de semaine, et sachant que vous alliez comparaître, j'ai procédé à quelques recherches superficielles car, très honnêtement, tous les députés comme tout le monde d'ailleurs, pensent que nos recherches sont toujours un peu superficielles, et je sais que vous avez lu les biographies de Grant McConachie et tous les hommages qui ont été rendus à cet homme qui fut le pionnier de l'industrie des transports aériens de notre pays.

M.I. Gray: J'en ai lues beaucoup mais certainement pas toutes.

M. Nowlan: Je ne doute pas que vous ayez lu certaines des citations qui lui sont attribuées au sujet de la concurrence. Je ne sais pas si vous les avez toutes lues. En fait, venons-en à ma première question: Pensez-vous vraiment que Grant McConachie serait venu ici ce soir pour accepter toute cette évolution qui a eu lieu au niveau de la concurrence alors que, si la politique avait été inscrite dans nos lois, le CP serait encore une compagnie aérienne de l'Ouest—tout en ayant toujours une assez grande propension à assumer un rôle international dans le Pacifique et, que probablement aussi, en direction d'Amsterdam via le pôle, en direction de New York également, alors que cette compagnie ne dessert toujours pas les Canadiens, n'est toujours pas au service du public Canadien?

En fait, monsieur le président, je tiens à dire ceci: je suis favorable au CP, mais il n'est aucun mémoire que j'attendais avec autant d'impatience pour l'encouragement que je voulais qu'il nous apporte, et il n'est aucun mémoire qui m'ait autant déçu que celui du CP. Je vous dirais très honnêtement que je me suis entretenu cet après-midi avec George Hees, que je lui ai parlé de ce que vous alliez nous dire ce soir, et George Hees n'en croyait pas ses oreilles parce que ce fut lui le Ministre qui le premier donna au CP cette petite licence pour l'est des Rocheuses, licence qui l'autorisait à exploiter un genre d'omnibus des airs en direction de l'Est. Et pourtant, vous voici ici ce soir, vous qui ne faites pas partie du cercle des transporteurs nationaux, et vous venez nous dire que ce Livre blanc devrait être inscrit dans nos lois—en fait, l'objet du Livre et tout ce qui s'ensuit, est que le *statu quo* devrait être conservé. Pensez-vous vraiment que Grant McConachie vous aurait appuyé ce soir?

M. I.A. Gray: Je ne sais pas, il n'est pas ici, mais j'espère qu'il me voit de là-haut et qu'il guide mes pas.

[Texte]

Mr. Nowlan: He was the one who flew out when you finished; and it was not that the translator had missed the translation: Grant McConachie just could not believe it.

Mr. I.A. Gray: If I may, may I make the statement Grant McConachie would have been here. He worked like the very Old Nick on every policy that was there, and every policy that was laid down by whatever government was in power was fair game for him because he came down and knocked on the door and they adjusted it and he came knocking on the door and they kept adjusting it—and what the heck have we been doing ever since but knocking on the door and adjusting it? So does Rhys Eytton and so does Max Ward back there: they all come down and knock on the door, and that is how policy is moved ahead.

Mr. Nowlan: Does that not give a real flexibility on something that is so complex? I mean, who the devil knew about jets in Grant McConachie's day?

Mr. I.A. Gray: Grant McConachie always wanted a plan in which to buy airplanes, and nobody is going to go out and buy \$50 million worth of airplanes without some kind of a policy.

• 2050

Mr. Nowlan: I will come back, perhaps, with some quotes from Grant McConachie in terms of competition.

He has had the very heritage of CP which is why I emotionally, quite frankly . . . And I am not an emotional person; I really am a very staid, stolid, sober-sided type of member of Parliament.

An hon. Member: I am glad you told us that.

Mr. Nowlan: I am not an emotional person, but I was really looking for that entrepreneurial, adventurous philosophy of Grant McConachie that is certainly not in your brief. But let us come to your brief, Mr. Chairman, because this does reflect on the committee and it is going to take some of my time on the first round and I would appreciate a little liberty because I have not really tried to trespass too much. But really, Mr. Gray, in terms of what you have said here tonight, is there anything different in this brief that is headlined comments for the committee of February 9th? Is there anything different here in this brief than what you submitted to the minister after the August proclamation when he invited responses to the proposed white paper?

Mr. I.A. Gray: Basically no, just amplification.

The Chairman: In order to set the record straight, the question was asked earlier why we had not received those documents from Transport Canada, the CP documents from Transport Canada that we had asked for, and Transport

[Traduction]

M. Nowlan: C'est lui qui s'est enfui lorsque vous terminiez votre présentation; ce n'est pas l'interprète qui était passé à côté de vos propos: Grant McConachie n'en croyait tout simplement pas ses oreilles.

M.I. Gray: Si vous me le permettez, je vous dirai que Grant McConachie serait venu ce soir. Il s'était acharné comme un beau diable chaque fois qu'une politique était soumise, et chaque politique, quel que soit le gouvernement au pouvoir, était pour lui un défi à relever parce qu'il n'hésitait pas à se déplacer, à venir sonner aux portes, en conséquence de quoi la politique était modifiée; il revenait sans cesse à la charge et la politique était sans cesse modifiée et, je vous le demande un peu, que diable faisons-nous depuis lors si ce n'est venir frapper aux portes pour faire modifier les politiques? C'est ce que fait Rhys Eytton, ce que fait Max Ward: tous viennent ici, tous viennent sonner aux portes, et c'est de cette manière que les politiques évoluent.

M. Nowlan: Tout cela ne donne-t-il pas une véritable souplesse à quelque chose qui somme toute est très complexe? Après tout, qui diable connaissait quoi que ce soit des avions à réaction à l'époque de Grant McConachie?

M. I.A. Gray: Grant McConachie avait toujours voulu avoir un plan qui lui permit d'acheter des avions et, de nos jours, personne ne va aller acheter pour \$50 millions d'avions sans avoir derrière lui une quelconque politique.

M. Nowlan: Je vous citerai peut-être ultérieurement quelques observations faites par Grant McConachie à propos de la concurrence.

Il a hérité du CP ce qui explique, franchement, ce que je ressens . . . Je vous signale que je ne m'émeus pas vite, en fait je suis un député que l'on pourrait qualifier de très pondéré, imperturbable et impassible.

Une voix: Je suis content que vous nous l'ayez signalé.

M. Nowlan: Comme je vous le disais, je ne suis pas porté à faire du sentiment mais je recherchais, dans votre mémoire un certain esprit d'entreprise ou d'aventure caractérisant Grant McConachie et qui y manque. Mais revenons-en au mémoire, monsieur le président, car cela intéresse le Comité et je vais poser quelques questions à ce sujet au premier tour. D'ailleurs, j'aimerais que l'on m'accorde une certaine liberté car je n'ai pas essayé d'en profiter. Monsieur Gray, pourriez-vous, à la lumière de votre exposé de ce soir, nous dire si votre mémoire comporte du neuf ou du nouveau, pour notre séance de Comité du 9 février? En quoi le mémoire que vous nous avez présenté aujourd'hui est-il différent de celui dont vous avez saisi le ministre, après la proclamation d'août, quand il a demandé que l'on réponde aux propositions faites dans le Livre blanc?

M. I.A. Gray: Nous ne proposons rien de nouveau, en gros, il s'agit simplement de développer les thèmes abordés.

Le président: Remettons les choses en place: on a demandé pourquoi le ministère fédéral des Transports ne nous avait pas transmis les documents relatifs au CP, comme nous l'avions réclamé. En effet, le ministère avait convenu de voir si les

[Text]

Canada had agreed to check with the intervenors to see if they had any objections. They did not, and were going to make them available to us, but in the meantime we had procured them from Consumer Affairs. For some reason they were not passed on to us, but that has been corrected.

Mr. Nowlan: Well, fine, Mr. Chairman, but my point really is not referring to letters and the other peripheral material referred to by Mr. Gray that may be caught up in the byzantine, bureaucratic mechanisms of the public service. I am talking about the document that I think Mr. Gray referred to and that he read along with me, dated February 9, that he has just said does not have anything substantively different in it than what he has presented here tonight.

My question really is: If that is the case, why was it not physically possible to get this to the committee long before today? This one arrived in my office—and this gets to become a problem internally—I received this at 6.45 p.m. tonight. I understand it came somewhere on Parliament Hill sometime this afternoon, but I would like to know, Mr. Gray, as a serious national carrier with all the rights and responsibilities thereto—if the question is to be deemed important by members of Parliament and the public—why is it not possible to get your brief, if it is the same material that the minister received . . . and when did he receive it, by the way?

Mr. I.A. Gray: The letters were issued on September 24 and October 16.

Mr. Nowlan: Okay, he had it September . . .

Mr. I.A. Gray: No, he did not have it . . .

Mr. Nowlan: No, but he had the guts and the guidelines, the framework of what you are saying. Why is it not possible? I mean, we all know that this whole parliamentary system is under attack. But when we, as a parliamentary committee, for the first time in my 16 years experience, have a chance to talk about something objectively—that is, domestic air policy—without the usual adversary role of government legislation when we are pro and con because of government opposition, we think it is serious. It is so serious that we are prepared to put up with quite a bit of business and political discomfort to have these hearings and try to conclude them by March 5. Why, in the name of common sense, could this brief not have been prepared, then sent to the committee, long before today?

Mr. I.A. Gray: Frankly, Mr. Nowlan, I . . .

Mr. Nowlan: Before this afternoon.

Mr. I.A. Gray: I would have been happier to have it here before today if I possibly could have but I was out of town for quite awhile. I still wanted to see it before it came down here, and the other thing is, we got notice of the committee meetings and up until last week I was not even too sure I was going to be here tonight. I was kind of working behind the 8-ball a bit too. So, both of us are in a bit of a bind. My apologies for not having it to you sooner.

[Translation]

intéressés avaient des objections à présenter. Comme ils n'en n'avaient pas, ils ont donc accepté de nous communiquer les documents mais dans l'intervalle nous nous les étions procurés auprès du ministère de la Consommation. Ils ne nous les ont donc pas transmis, pour une raison ou pour une autre mais nous nous sommes arrangés.

M. Nowlan: Très bien, monsieur le président, mais ma question ne porte pas vraiment sur la correspondance et autres documents secondaires auxquels a fait allusion M. Gray et qui auraient pu se perdre dans les dédales de la bureaucratie de la Fonction publique. Je parle du document qu'a mentionné M. Gray et qu'il a lu, tout comme moi, daté du 9 février et qui, comme il vient de nous le dire ne propose pas grand-chose de différent de celui qu'il nous a exposé ce soir.

Ma question est la suivante: si c'est bien le cas, pourquoi n'a-t-il pas pu le transmettre au Comité bien avant aujourd'hui? Le document en question, et c'est sans doute un problème interne, est parvenu à mon bureau à 18h45. J'ai appris qu'il avait été envoyé cet après-midi à la Colline parlementaire. Mais, M. Gray, celui qui est en cause ici, c'est un transporteur national renommé auquel incombe toutes sortes de droits et de responsabilités. Peut-être cette question est-elle importante aux yeux des députés et du grand public, j'aimerais savoir pourquoi nous n'avons pu obtenir votre mémoire, s'il s'agit bien du même que celui qui a été adressé au ministre . . . et d'ailleurs, quand l'a-t-il obtenu?

M. I.A. Gray: Les lettres ont été envoyées le 24 septembre et le 16 octobre.

M. Nowlan: Très bien, il l'a reçu en septembre

M. I.A. Gray: Non . . .

M. Nowlan: Non, mais il en a eu le plan général, et les grandes lignes. Pourquoi n'est-ce pas possible? Nous savons tous que tout le système parlementaire est critiqué. Mais alors que le Comité parlementaire, pour la première fois en 16 ans que j'y siége à l'occasion de discuter objectivement de la politique nationale aérienne sans qu'intervienne la présentation d'arguments pour ou contre, comme c'est le cas d'habitude pour un projet de loi, à cause de l'opposition officielle nous pensons qu'il s'agit d'un problème grave. À tel point que nous sommes disposés à faire face à certains inconvénients sur le plan commercial et politique pour pouvoir terminer ces audiences d'ici le 5 mars. Pourquoi alors n'a-t-on pas eu suffisamment de bon sens pour rédiger le mémoire, et l'envoyer au Comité bien avant aujourd'hui?

M. I.A. Gray: Franchement, monsieur Nowlan, je . . .

M. Nowlan: Avant cet après-midi.

M. I.A. Gray: J'aurais préféré vous le faire parvenir avant aujourd'hui mais j'ai dû quitter la ville pendant un moment. Je tenais à y jeter un coup d'oeil avant la séance dont nous avons été avertis mais jusqu'à la semaine dernière je n'étais même pas sûr de pouvoir y assister ce soir. J'étais quelque peu en retard aussi. Donc, nous avons eu tous deux des problèmes. Veuillez m'excuser de ne pas vous l'avoir fait parvenir plus tôt.

[*Texte*]

Mr. Nowlan: Well, the only other question, then, and I appreciate that we are both in a bind . . . I want to hurry on through the report because there are only about four or five points in the brief that I really want to comment on which I find really, to come back to my Grant McConachie line, a little contradictory.

When you apply before the CTC, what is the deadline there for briefs? This could help us in future deliberations if we ever have another future deliberation on policy.

Mr. I.A. Gray: When we apply for a licence?

Mr. Nowlan: Yes, or on any matter. When do you have to have your brief in to the CTC?

Mr. I. Gray: Oh, when you apply for a licence you submit your brief and all the work in accordance with a standard format.

Mr. Nowlan: And how long before the hearing?

Mr. I.A. Gray: Well, they set the hearing. That has nothing to do with me.

Mr. Nowlan: But how long is your . . .

Mr. I.A. Gray: Sometimes it takes a year for them to come around and set a hearing.

• 2055

Mr. Nowlan: Agreed. But when it finally sets the hearing—

Mr. I.A. Gray: Then they set the hearing date maybe two months down the line and we are ready to go. I do not have to prepare anything more; it is all prepared; I have submitted it. Then they cross-examine us on that brief.

Mr. Nowlan: There is no time limit at all on when you are supposed to submit a brief before a CTC hearing.

Mr. I.A. Gray: I have to submit the fares. If I want a fare change, we have to apply for a fare. It takes 30 to 45 days.

Mr. Nowlan: Okay. You quoted Prime Minister Mackenzie King, which I was going to do, from the quote of April 2, 1943, when he said TCA—

Mr. I.A. Gray: Yes.

Mr. Nowlan: —was the only carrier in Canada. We will not deliberate on that too long.

You say you have come a long way and it has taken you 25 years to get here.

Then you say, on page 5 of your brief, that you just got your emancipation when the freedom offered to you also occurred, in effect, to others. What is so wrong with that?

[*Traduction*]

M. Nowlan: Passons alors à l'autre question, je comprends bien que nous soyons tous deux soumis à certaines contraintes . . . J'aimerais survoler assez rapidement le rapport et faire quelques remarques sur quatre ou cinq points que j'estime quelque peu contradictoires, pour en revenir à ce que j'ai dit de Grant McConachie.

Lorsque vous présentez une demande à la CCT quelles sont les échéances qu'on vous impose pour la remise des mémoires? Voilà qui pourrait nous aider dans nos délibérations futures, si nous avons à discuter de politique.

M. I.A. Gray: Quand nous faisons une demande de permis?

M. Nowlan: Oui, cela ou autre chose. Quand devez-vous présenter votre mémoire à la CCT?

M. I.A. Gray: Oh, quand on présente une demande de permis, on présente son mémoire et tous les autres travaux d'après des conditions standards.

M. Nowlan: Combien de temps avant l'audience?

M. I.A. Gray: C'est la Commission qui fixe la date de l'audience, je n'ai rien à voir là-dedans.

M. Nowlan: Mais combien de temps devez-vous . . .

M. I.A. Gray: Quelquefois, il faut attendre un an avant qu'elle ne se décide à fixer une date.

M. Nowlan: D'accord. Mais une fois qu'elle a convenu de tenir une audience.

M. I.A. Gray: La Commission fixe alors la date de l'audience à environ 2 mois plus tard et nous nous tenons prêts. Mais je n'ai rien d'autre à préparer, tout est déjà fait et je leur ai soumis mon mémoire. Ils vont se contenter de me poser des questions là-dessus.

M. Nowlan: On ne vous impose donc aucune date limite pour la présentation d'un mémoire avant l'audience de la Commission.

M. I.A. Gray: Je dois leur présenter des tarifs et si je veux y apporter des modifications, il faut que j'en fasse la demande. Cela prend de 30 à 45 jours.

M. Nowlan: Très bien. Vous nous avez cité un extrait d'une déclaration faite par le Premier ministre Mackenzie King le 2 avril 1943—j'allais faire pareil—il a dit à l'époque que la TCA . . .

M. I.A. Gray: Oui.

M. Nowlan: . . . constituait le seul transporteur au Canada. Nous n'allons pas nous attarder là-dessus.

Vous prétendez avoir fait d'énormes progrès et vous dites qu'il vous a fallu 25 ans pour venir jusqu'ici.

Vous dites aussi, à la page 5 de votre mémoire que vous venez tout juste d'obtenir votre émancipation et que la liberté qu'on vous a donnée, d'autres en ont bénéficié aussi. Qui y a-t-il de mal à cela?

[Text]

Mr. I.A. Gray: I did not say it was wrong. I just said it occurred.

Mr. Nowlan: Then, in that same interesting paragraph, you say:

We have also experienced considerable liberation of domestic charter rules and regulations.

You talk about it a little later in your brief. Is it not a fact that in those hearings with the CTC in 1978 you opposed that policy of liberating fares for the public?

Mr. I.A. Gray: No, we did not oppose liberating fares for the public because our charter-class Canada fares were at the same level, as I recall, or close to it. The point was that we did not think it was necessary to have ABC charters when there were charter-class Canada fares already approved.

Mr. Nowlan: I could go back and get the evidence, but I understood you opposed the—

Mr. I.A. Gray: Oh, yes, we opposed the liberation of the rules because—

Mr. Nowlan: That is right.

Mr. I.A. Gray: —the fares were available by scheduled carrier.

Mr. Nowlan: But you also opposed it because you said there was not a market to carve up.

Mr. I.A. Gray: And there was not that much market either, sir.

Mr. Nowlan: Can I read you what Mr. Benson says, in the speech he gave before the Conference on Regulation and Transition, McGill University Management Institute, Calgary, Alberta, November 11-13, 1981? He says, in a most interesting speech—you may have been there, actually—on page 15:

As judged by the response of the Canadian public, this real decline in air fares . . .

and he is referring to the ABC charter domestic in Canada

. . . has clearly had a stimulative effect on the demand for air services within the domestic market. Domestic passenger traffic grew at an annual rate of over 13 per cent from 1978 to 1980, compared with 2 per cent growth in the prior years. In fact, analysis conducted by Commission staff suggests that approximately half the passengers purchasing low-priced air fares would not have travelled if these fares had not been available.

Now, that is Mr. Benson, the Chairman of the CTC.

My question, Mr. Gray: Since you opposed the ABC charter hearings in 1977-78, and one of the reasons was there was not the market there, why should I listen to you with any sense of credibility when you tell me tonight that there are two national

[Translation]

M. I.A. Gray: Je n'ai pas dit que c'était mal. Je vous ai simplement dit que c'était arrivé.

M. Nowlan: Je vous cite un autre extrait de cet intéressant paragraphe:

Nous avons aussi bénéficié d'une libération considérable des règlements applicables aux vols nolisés nationaux.

Vous vous en expliquez un peu plus loin. N'est-il pas vrai qu'au cours des audiences de la CCT en 1978 vous vous êtes opposé à la politique de libération des tarifs de passagers?

M. I.A. Gray: Non, c'est faux car nos tarifs pour les vols nolisés au Canada avaient été établis au même niveau, si ma mémoire est bonne, ou à peu près. Nous avons estimé qu'il était inutile d'avoir des vols nolisés ABC alors que l'on avait déjà approuvé des tarifs pour les vols nolisés au Canada.

M. Nowlan: Je pourrais revenir là-dessus et faire la preuve de ce que j'avance mais je pensais que vous vous étiez opposé à . . .

M. I.A. Gray: Effectivement, nous nous sommes opposés à la libération des règlements car . . .

M. Nowlan: C'est exact.

M. I. Gray: . . . on pouvait obtenir les mêmes tarifs auprès des transporteurs assurant des vols à horaire fixe.

M. Nowlan: Vous vous y êtes aussi opposé car d'après vous, les débouchés n'en valaient pas la peine.

M. I.A. Gray: Ils n'étaient pas très prometteurs, monsieur.

M. Nowlan: Puis-je vous lire un extrait du discours prononcé par M. Benson à l'occasion de la Conférence sur la réglementation et la période de transition qui s'est tenue du 11 au 13 novembre 1981 à l'Institut de gestion de Calgary, en Alberta, et qui relève de l'Université McGill? Dans son discours, extrêmement intéressant . . . auquel vous avez peut-être assisté . . . il dit à la page 15:

à en juger par les réactions du grand public au Canada la baisse réelle des tarifs aériens . . .

il fait allusion aux vols nolisés ABC au Canada

. . . a eu de toute évidence pour effet de relancer la demande de services aériens au sein du marché national. Le volume de passagers sur les lignes intérieures a augmenté à un taux annuel de plus de 13 p. 100 de 1978 à 1980 alors que la croissance n'avait été que de 2p. 100 les années précédentes. En fait, d'après les analyses menées par le personnel de la Commission, la moitié environ des passagers ayant acheté des billets d'avion à bas prix ne se seraient pas déplacés s'ils n'avaient pu en bénéficier.

Il s'agit d'une déclaration de M. Benson, le président de la Commission.

Monsieur Gray, ma question est la suivante: vous vous êtes opposé aux audiences consacrées aux vols nolisés ABC de 1977-1978, en invoquant l'absence de débouchés. Pourquoi devrais-je vous croire quand vous me dites ce soir qu'il existe

[Texte]

carriers and freeze the national carriers into a domestic air policy framework and everything is okay and there is no one else out there who is going to be innovative and have incentive to develop even more markets?

Mr. I.A. Gray: I did not say there would not be people out there with innovative abilities. Air Canada regionals are very innovative. I just said there is only so much market for so many airlines.

Also, Mr. Benson's number is 13 per cent, but I would like to know of what he is taking percentages because if he is taking percentages of only a certain narrow piece of the market that is a different way of working them. So I do not want to comment on those numbers.

Mr. Nowlan: Well. Mr. Benson, we hope, is going to be before us.

Just to continue a little further with your brief, on page 7—and, as I said, this was very interesting reading because we got it so late. But that is perhaps why I got tuned in to it, because I was so irritated at not getting it earlier. You say on page 7:

So, reluctantly, we have come to the conclusion that wide-open licensing for air carriers in Canada is neither feasible nor desirable.

My question to you—and my time is short so my question is short; I hope yours is: Where in the white paper is there any suggestion of wide-open licensing for air carriers in Canada other than using the CTC mechanism that we now have and/or public convenience and necessity.

Mr. I.A. Gray: I did not say the white paper had it in it. I just said we do not believe you should have wide-open licensing of carriers. I believe your position is one of wanting wide-open—

• 2100

Mr. Nowlan: No, I want to clear something else up, Mr. Gray. You mentioned the Brenner report that we have here, and you would be the first to agree with me in a very simple question that that was commissioned by Air Canada.

Mr. I.A. Gray: I did not remember the report. I am just speaking—

Mr. Nowlan: Did you not refer to a Melvin C. Brenner?

Mr. I.A. Gray: No, I referred to Mr. Brenner in the *Aviation Daily*, February 1.

Mr. Nowlan: Well, I am referring to a Melvin A. Brenner Associates who commissioned a report for Air Canada called *Airline Deregulation*.

Mr. I.A. Gray: That is the same man.

[Traduction]

deux transporteurs nationaux dont on peut limiter les activités aux vols nationaux sans aucun inconvénient alors que personne ne pourra faire preuve d'innovation ou ne sera incité à exploiter d'autres débouchés?

M. I.A. Gray: Je n'ai pas dit que personne ne ferait preuve d'innovation. Les compagnies régionales d'Air Canada font preuve de beaucoup d'initiative dans ce domaine. J'ai simplement dit qu'il existait un certain nombre de débouchés pour quelques compagnies.

Par ailleurs M. Benson a cité le chiffre de 13 p. 100 mais j'aimerais savoir d'où il tire ce pourcentage car s'il ne se base que sur certains débouchés assez limités, il utilise un autre mode de calcul. Je ne tiens pas à me prononcer sur ces chiffres.

M. Nowlan: Très bien. Nous espérons entendre le témoignage de M. Benson.

Poursuivons avec votre mémoire: à la page 7... comme je vous l'ai dit, la lecture en était extrêmement intéressante car nous l'avons reçu bien tard. C'est peut-être parce que j'étais tellement irrité de ne pas l'avoir reçu plus tôt que je m'y intéresse tellement. Vous dites, à la page 7:

C'est donc de mauvais gré que nous avons conclu qu'il valait mieux ne pas octroyer librement des permis aux compagnies aériennes au Canada car cela n'était ni faisable ni désirable.

Le temps m'est compté, aussi ma question sera-t-elle brève. Pourriez-vous me dire où vous voyez, dans le Livre blanc que l'on va octroyer librement des permis aux transporteurs aériens au Canada alors que l'on se propose de recourir à la CCT, comme on le fait actuellement, pour satisfaire le public et par nécessité.

M. I.A. Gray: Je n'ai pas dit que c'est ce que prévoyait le Livre blanc. J'ai simplement signalé qu'il vaudrait mieux, à notre avis que vous n'accordiez pas librement des permis aux transporteurs. Sauf erreur de ma part c'est précisément ce que vous réclamez...

M. Nowlan: Non, Monsieur Gray, je tiens à éclaircir un autre point. Vous avez fait allusion au rapport Brenner dont nous disposons et vous serez le premier à convenir avec moi, d'une chose très simple, c'est qu'il a été commandé par Air Canada.

M. I.A. Gray: Je ne me souvenais pas du rapport. Je parle simplement...

M. Nowlan: N'avez-vous pas cité un certain Melvin C. Brenner?

M. I.A. Gray: Non, je parlais du M. Brenner mentionné dans le numéro du 1^{er} février «d'Aviation Daily».

M. Nowlan: Je parle, pour ma part, de la société Melvin A. Brenner Associates qui s'est chargée, pour Air Canada, d'un rapport intitulé «Airline Deregulation».

M. I.A. Gray: Nous parlons de la même personne.

[Text]

Mr. Nowlan: That is the same man. He has a vested interest, as we all do—

Mr. I.A. Gray: No. Why does he have a vested interest?

Mr. Nowlan: Air Canada, the vested interest, commissioned the report.

Mr. I.A. Gray: I am not speaking for Air Canada. I am just giving you something that was in the public press from *Aviation Daily*—

Mr. Nowlan: What is the date of that?

Mr. I.A. Gray: February 1.

Mr. Nowlan: Well, his report to Air Canada is dated January, 1981.

Mr. I.A. Gray: That is a year ago.

Mr. Nowlan: And you are talking about when?

Mr. I.A. Gray: February 1, 1982.

Mr. Nowlan: Okay, but the report that was commissioned by Air Canada—

Mr. I.A. Gray: This has nothing to do with me, sir. I do not know it; I never read it.

Mr. Nowlan: Do you not think it might have been the basis for some of the commentary that you read to the committee tonight?

Mr. I.A. Gray: No, he is talking about the American market, as a matter of fact.

Mr. Nowlan: Well, this whole subject-matter is a study of the American market. Are you not aware of the Melvin A. Brenner Associates report, *Airline Deregulation, A Review After Two Years in the United States*, a study commissioned by Air Canada? You are not aware of that report?

Mr. I.A. Gray: No, Claude Taylor has not given me a copy.

Mr. Nowlan: Well, you have obviously read about parts of it in the report.

Mr. I.A. Gray: No.

Mr. Nowlan: But let us come back to . . . This paper of yours is a response to the white paper. You say open licensing, and in the next sentence you talk about chaos in the provision of essential daily air travel.

Mr. I.A. Gray: If you look at the back of the report, as I recall it, there were some options that were open in there—policy proposals and they had some options. One was to just leave it wide open, and I think we were probably just making a comment about that. It is a statement of fact that we believe that wide open licensing would be a bad thing. That is all I can say.

Mr. Nowlan: And that is in response to the white paper, I am suggesting to you.

[Translation]

M. Nowlan: C'est bien cela. Il avait donc tout intérêt, comme nous tous . . .

M. I.A. Gray: Non. Pourquoi aurait-il des intérêts dans cette histoire?

M. Nowlan: Air Canada, intéressé au premier chef, a commandé le rapport.

M. I.A. Gray: Je ne me fais pas le porte-parole d'Air Canada. Je vous cite simplement un rapport qui a été publié dans *«Aviation Daily»*.

M. Nowlan: Quelle était la date de publication?

M. I.A. Gray: Le 1^{er} février.

M. Nowlan: Le rapport qu'il a rédigé pour Air Canada est daté du mois de janvier 1981.

M. I.A. Gray: C'était il y a un an.

M. Nowlan: De quelle date parlez-vous alors?

M. I.A. Gray: Du 1^{er} février 1982.

M. Nowlan: Très bien, mais le rapport commandé par Air Canada . . .

M. I.A. Gray: Je n'ai rien à voir là-dedans, je n'en ai pas eu connaissance et je ne l'ai pas lu.

M. Nowlan: Ne pensez-vous pas que vous vous en êtes quelque peu inspiré pour l'exposé que vous avez lu au comité ce soir?

M. I.A. Gray: Non, le rapport portait en fait sur le marché américain.

M. Nowlan: Effectivement, tout le rapport portait sur une étude du marché américain. N'avez-vous pas eu vent du rapport de la société Melvin A. Brenner Associates intitulé *«Airline Deregulation, A Review After Two Years in the United States»*, qui a été commandé par Air Canada? N'en avez-vous jamais entendu parler?

M. I.A. Gray: Non, Claude Taylor ne m'en a pas transmis d'exemplaire.

M. Nowlan: Vous en avez de toute évidence lu une partie.

M. I.A. Gray: Non.

M. Nowlan: Revenons-en à . . . Votre mémoire fournit une réponse au Livre blanc. Vous nous y parlez de l'octroi sans condition de permis et, à la phrase suivante, du désordre que cela entraînerait dans les vols aériens essentiels et quotidiens.

M. I.A. Gray: Si ma mémoire est bonne, jetez un coup d'oeil à la fin du rapport, on y présente certaines options, ainsi que des propositions en matière de politique. On proposait de suspendre toutes conditions et je crois que nous avons simplement donné notre opinion là-dessus. Je ne vous cacherai rien en vous disant que nous estimons qu'il serait nuisible d'octroyer des permis sans aucune condition. C'est tout ce que je puis dire.

M. Nowlan: C'est donc en réponse au Livre blanc.

[Texte]

Mr. I.A. Gray: Well, the white paper—

Mr. Nowlan: And I am asking you where in the white paper is there any suggestion of wide open licensing?

Mr. I.A. Gray: There is a paragraph here, sir, if I can find it.

The Chairman: We will give the witness a little time to find that, but we will put it on the record, Mr. Nowlan. I am going to have to cut you off now, but I will come back to you.

Mr. Nowlan: Could I have one last question because I would like to ask Mr. Gray again about a statement? I would like to go on a second round because there are about three or four more points in his proposal that I would like to comment on, and it is interesting that it is all transport questions.

I would like to ask Mr. Gray now if he is aware that when you put something on legislative authority, you know, you get it tied down legislatively, and perhaps when you want to change it, it is not quite as flexible as perhaps the ad hoc policy that allowed CP to start to extend its domestic routes into Canada, even though it had been serving the world for years. I wonder, Mr. Gray, if you are aware, and I am sure you are, coming from the west and Grant McConachie Boulevard where your headquarters is, of something called the Crowsnest Pass, which is a statute that has been around for 85 years. We are now just starting to wrestle with the consequences of changing that and something that is almost as old, the Ports bill which the Minister of Transport, and he certainly has a lot of gung-ho, has tabled in the House of Commons for first reading, which has been around since about 1926, some 40 or 50 years.

And my question is: Do you really think that if in Grant McConachie's day there had been a legislative framework that, in effect, defined Air Canada, or TCA, on the same basis that Mackenzie King said it on April 2, 1943, as quoted in your brief:

Trans-Canada Air Lines will continue to be the instrument of the government in maintaining all trans-continental air transport services and in operating services across international boundary lines and outside Canada

that if that had gone from the statement of the Prime Minister into legislative form, CP would have got the emancipation that you talk about in the 25 years it took you not even fighting the legislative framework?

Mr. I.A. Gray: I can tell you that when I joined the company in 1943 we were limited to flying north and south and there was no hope, as far as McConachie felt at that time, of getting across Canada, and so he came down to Ottawa. That was, as far as I was concerned, the law of the land. I do not know whether it was in legislation, but nobody was going to buck Mr. Howe at that time.

Mr. Nowlan: Mr. King.

[Traduction]

M. I.A. Gray: Eh bien, le Livre blanc . . .

M. Nowlan: Je vous demande où vous voyez dans le Livre blanc, une telle proposition?

M. I.A. Gray: Il y a un paragraphe là-dessus, monsieur, si je parviens à le retrouver.

Le président: Nous allons laisser un peu de temps au témoin pour le retrouver, mais nous allons faire consigner cette intervention au compte rendu, monsieur Nowlan. Je vais devoir vous interrompre, mais vous aurez la parole plus tard.

M. Nowlan: Pourrais-je poser une dernière question à M. Gray, à propos d'une de ses déclarations? J'aimerais être inscrit à une deuxième série de questions car j'aimerais faire quelques commentaires sur trois ou quatre points supplémentaires et il est intéressant de constater que tout cela a trait au transport.

J'aimerais demander à M. Gray s'il sait que lorsque l'on rédige un projet de loi, on s'astreint à certaines contraintes et quand on veut le modifier, on a une marge de manoeuvre beaucoup moins grande et l'on ne peut invoquer la même politique par laquelle nous avons autorisé le CP à prolonger ses routes intérieures au Canada alors qu'il avait assuré des liaisons internationales pendant des années. Monsieur Gray, vous êtes originaire de l'ouest et votre siège central se trouve sur le boulevard Grant McConachie, aussi suis-je convaincu que vous avez entendu parler du texte réglementaire relatif au Pas du nid du corbeau qui est appliqué depuis 85 ans. Nous ne faisons que commencer à subir les conséquences des modifications qu'on veut y apporter, ainsi qu'au projet de loi sur les ports, presque aussi ancien, datant de 1926, que le ministre des Transports qui n'a certainement pas froid aux yeux, vient de soumettre à la Chambre en première lecture.

Ma question est la suivante: pensez-vous vraiment que si à l'époque de Grant McConachie, il avait existé un texte de loi définissant Air Canada ou TCA de la manière décrite par Mackenzie King, et je reprends la citation de son discours du 2 avril 1943 que vous avez inséré dans votre mémoire:

Le gouvernement continuera à se servir de la TransCanada Air Lines pour maintenir tous les services de transport aérien transcontinentaux et exploiter des vols internationaux et en dehors du Canada

Pensez-vous que si l'on avait fait de la déclaration du premier ministre une loi, le CP aurait pu obtenir la libération des tarifs, alors que vous n'avez même pas dû vous battre contre une loi?

M. I.A. Gray: Lorsque je suis entré à la compagnie en 1943, nous n'assurions que des vols vers le nord et le sud et M. McConachie a estimé, à l'époque, qu'il n'avait aucun espoir d'assurer la liaison à travers le Canada, voilà pourquoi il s'est rendu à Ottawa. C'était la règle qui prévalait dans le pays. J'ignore s'il s'agissait d'une loi, mais à l'époque, personne n'aurait voulu s'attaquer à M. Howe.

M. Nowlan: M. King.

[Text]

• 2105

Mr. I.A. Gray: Howe was the man who was here to talk to. And so what happened in—

Mr. Nowlan: What was in the crystal ball?

Mr. I.A. Gray: —this case is that he kept going along and forcing the situation over a period of time. Certainly he did not do it transcontinentally for a long time; he did international first.

Mr. Nowlan: My last comment—

The Chairman: No. I am sorry, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: But is this not an interesting paradox that in CP—

The Chairman: Order!

Mr. Nowlan: This is the first time I have trespassed. Is it not an interesting paradox that, in terms of CP and the ABC domestic hearings, that the CP Air enterprise had an international reputation, and you could not service Canada; yet Canadians at the ABC hearings could get international charter service but not domestic charter service; the two national carriers, so-called, opposed it.

Mr. I.A. Gray: No. The two national carriers had, at that time, charter-class Canada fares that were the same thing. So I am not worried about that one.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Put me down for the second round.

The Chairman: You are already on, sir.

Mr. Deniger: *Merci, monsieur le président.* Mr. Gray, I must agree with Mr. Nowlan. I am very disappointed that we did not get a copy of your brief sooner. I certainly take my job seriously and I think this exercise has to be a very serious one. I thought your brief was read quickly, and I did not get a chance to see it, read it, research it, until tonight at 8 o'clock. I find that you might be the loser in that because I might have to make conclusions when I have had time to go through the brief, after one or two days, without having had a chance to ask questions. I might come to conclusions that may be wrong about which I will possibly not have the chance to talk to you again, because you did not see fit to send this brief beforehand. I have to tell you that I am very disappointed. But I have to tell you also that you might be in good company because we have not received Air Canada's brief yet either.

However, we did receive the briefs of the regional carriers in advance and we did receive the briefs of the local carriers in advance. We have received, so far, the brief of Wardair. I am sure questioning must be better when we have time to prepare for it, because my quick reading of your brief leads me to believe that you are 100 per cent behind the status quo insofar as it relates to others, but when you might be losing some powers, or when you might have a chance to grow or expand, then you think the policy could be amended, but basically just

[Translation]

M. I.A. Gray: C'était à Howe qu'il fallait s'adresser. Dans ce cas-ci . . .

M. Nowlan: Qu'est-ce qui était prévu?

M. I. Gray: . . . il a continué à imposer cette règle pendant un certain temps. Pas très longtemps pour les vols transcontinentaux, il a commencé par les vols internationaux.

M. Nowlan: Ma dernière observation . . .

Le président: Non, désolé monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Mais n'est-il pas paradoxal et intéressant à la fois, que pour les audiences du CP . . .

Le président: A l'ordre!

M. Nowlan: C'est la première fois que j'enfreins la consigne. N'est-il pas intéressant et paradoxal à la fois, pour ce qui attire aux audiences du CP et ABC qu'en dépit de la réputation internationale du CP ont ne vous ait pas reconnu le droit de desservir le Canada. Et pourtant, aux audiences consacrées aux vols ABC, il a été décidé d'autoriser des vols nolisés internationaux mais non pas intérieurs. Les deux transporteurs nationaux s'y sont opposés.

M. I.A. Gray: Non. Les deux transporteurs nationaux avaient droit, à l'époque, à des tarifs de vols nolisés pour le Canada, ce qui était pareil. C'est dont pas cela qui m'inquiète.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Inscrivez-moi pour un deuxième tour.

Le président: C'est déjà fait, monsieur.

M. Deniger: *Thank you, Mr. Chairman.* Monsieur Gray, je suis bien d'accord avec M. Nowlan et je suis très déçu de n'avoir pas pu obtenir plus tôt un exemplaire de votre mémoire. Je prends mon travail au sérieux tout comme ces audiences. Vous nous avez lu votre mémoire rapidement, je n'ai pas eu l'occasion d'y jeter un coup d'oeil, de le lire, de l'approfondir avant ce soir, 20h00. C'est vous qui aurez à en pâtir car d'ici un ou deux jours, après y avoir jeté un coup d'oeil, je devrai en tirer des conclusions sans avoir eu la possibilité de vous avoir posé des questions. Je me tromperai peut-être et je ne pourrai pas vous en reparler puisque vous n'avez pas jugé bon de nous l'envoyer plus tôt. Je dois vous dire que je suis très déçu. Je vous signale toutefois que vous n'êtes pas le seul puisque Air Canada ne nous a pas transmis le sien non plus.

Par contre, les transporteurs régionaux nous ont fait parvenir les leurs, ainsi que Wardair. J'estime que nous sommes mieux à même de poser des questions quand nous avons eu le temps de nous y préparer. J'ai jeté un rapide coup d'oeil sur votre mémoire et j'en déduis que vous êtes partisan du *statu quo* pour les autres. Par contre si vous croyez qu'on vous retire certains pouvoirs ou si vous décelez une possibilité d'expansion de vos activités, alors vous prônez une modification de la politique, mais valable essentiellement pour vous. C'est la première impression que j'ai de votre mémoire.

[Texte]

for you. That is the first impression that I have from your brief.

I will give you an example of that. You mention, for instance, at page 15, paragraph 6(b), in relation to the 800-mile route, that you believe there should be no exception to this proposal. You stress that all of this policy, especially in relation to the regionals, should have no exceptions. You say that Winnipeg is the line. But mind you, on page 21, when it comes to your grandfather rights, on the top of page 21, you are willing to make an exception for your own grandfather rights.

So, let us be concrete now. What do you think? Do you think that PWA, for example, should be allowed to fly Vancouver- or Calgary-Brandon-Toronto, or should they basically have to stop in Winnipeg, from your brief?

Mr. I.A. Gray: Based on the policy being presented to us in the white paper, they would have to stop at Winnipeg. But they have been given a temporary licence to go beyond Brandon for an experimental period of two years to see whether or not they can make a go of it financially. If they do, then I guess it becomes one of those ad hoc decisions that stays in place.

Mr. Deniger: Oh. So, right away we have an amendment to your brief?

Mr. I.A. Gray: No, I am not making an amendment to the brief. I am just making a comment. That is why I put down the 800-mile limit. If you do not have some kind of a limit to begin with and you start giving a person 850 miles and then you go to 900 miles and then you go 1,000 miles, pretty soon you have no policy at all.

Mr. Deniger: But also earlier in your brief you said, as you did in answers to Mr. Nowlan, that the final judge should be the CTC when it applies a rule of public convenience and necessity. Somewhere in the 25-page brief that was read between 8 o'clock and 8:45 o'clock, you say that the CTC is the ultimate judge of public convenience and necessity, regardless of the policy. So, to me, when I look at the brief, I can find six or seven—if I had time—contradictions. You say, take a hard line on the regionals, a hard line on the nationals—no line at all on Wardair, because they are not even mentioned in this—and open it up for me.

I will take, for example, page 7 of your brief, the same paragraph that was started by Mr. Nowlan.

So reluctantly, we have come to the conclusion that wide-open licensing for Air Carriers in Canada is neither feasible nor desirable.

• 2110

Mr. I.A. Gray: For air carriers.

Mr. Deniger: Then at the end, you talk about the environment and you say that one of the problems you have with the carriers—the two nationals and the four regionals—is that

[Traduction]

Je vous cite un exemple. A la page 15, paragraphe 6 b) vous dites, à propos de l'itinéraire des 800 milles qu'il ne faudrait pas prévoir d'exception. La politique toute entière, insistez-vous ne devrait prévoir aucune exception, surtout pour les compagnies régionales. Vous nous parlez de Winnipeg. Toutefois, en haut de la page 21, où vos droits acquis sont mis en cause, vous êtes prêt à faire une exception pour vous.

Soyons concrets. Qu'en pensez-vous? D'après vous, faudrait-il accorder à la PWA le droit d'assurer des liaisons avec Vancouver ou entre Calgary-Brandon-Toronto ou faudrait-il l'obliger à faire une escale à Winnipeg?

M. I.A. Gray: D'après la politique prévue dans le Livre blanc il faudrait que la PWA fasse escale à Winnipeg. Toutefois, on leur a permis, provisoirement, et ce pour une période de 2 ans, d'assurer des vols au-delà de Brandon afin de voir si l'opération serait rentable. Si la compagnie y parvient, la décision ne sera pas annulée.

M. Deniger: Oh, donc, nous avons déjà une modification à votre mémoire?

M. I.A. Gray: Non, je n'y apporte pas de modification, je me contente de faire une observation. Voilà pourquoi j'ai parlé de la limite des 800 milles. Il faut bien en fixer une au départ sinon on l'étend à 850, 900 puis 1,000-milles et la politique disparaît.

M. Deniger: Un peu plus au début de votre mémoire, comme vous l'avez signalé dans votre réponse à M. Nowlan vous dites que c'est à la CCT qu'il convient de décider puisqu'elle tient compte de l'intérêt et des besoins du public. Vous avez dit, au cours de la lecture de votre mémoire de 25 pages entre 20h00 et 20h45 que, quelle que soit la politique, c'était à la Commission qu'il revenait, en définitive, de juger. Je relève 6 ou 7 contradictions dans votre mémoire et peut-être plus, si j'en avais le temps. Vous nous incitez donc à nous montrer durs à l'égard des compagnies régionales et nationales, neutres à l'égard de Wardair puisque vous avez négligé d'en parler et tolérants pour vous.

Je reprends, à titre d'exemple, le même paragraphe évoqué par M. Nowlan, à la page 7 de votre mémoire.

C'est donc de mauvais gré que nous avons conclu qu'il était peu judicieux et peu pratique d'accorder sans aucune condition des permis aux transporteurs aériens du Canada.

M. I.A. Gray: Aux transporteurs aériens.

M. Deniger: Ensuite, à la fin, vous dites que l'une des difficultés, pour vous, c'est que quatre des six transporteurs—de compagnies nationales et quatre compagnies régionales—sont entièrement ou en partie aux mains du gouvernement.

[Text]

four of the six are either owned by government or have a substantial financial interest by government.

I have asked this question to a lot of other people: If all the carriers in this country were owned by private enterprise, if none of them was provincially owned or federally owned, would you be willing to open up the competition and compete with anyone at anytime, anywhere, or would you still be proposing a policy which is, you know, somewhat restrictive?

Mr. I.A. Gray: Probably. That is a very speculative question. I do not know how many people would want to be in the business in the private enterprise sphere, but that is another argument.

Mr. Deniger: Are you for sale, Mr. Gray?

Mr. I.A. Gray: Well if some person offers a good price maybe we might be, I do not know. Let some person make an offer, that is the other side of the coin. Everybody talks about people being for sale, and that is another thing.

The point, too, about the . . . You say we are inconsistent. I do not think that is really true. We are just saying to ourselves that we have to survive in this sphere and everybody is nipping away at us.

Take a look at Pacific Western Airlines and what we have done as far as they are concerned. They compete with us within the region and we are not complaining about that. We do not complain about EPA competing with us, nor Air Canada. It is just that the market is not big enough to have seven or eight people doing it.

Mr. Deniger: You are not complaining, but you sure do not want any expansion, do you?

Mr. I.A. Gray: No, I do not think the country can afford the expansion.

Mr. Deniger: But you want expansion on your side.

Mr. I.A. Gray: I do not have any more expansion on my side. I have to get public convenience and necessity approval for any points I want to serve.

Mr. Deniger: Why is that not the fair rule for everyone?

Mr. I.A. Gray: It is, as far as I know.

Mr. Deniger: Well, except if they fit in that regional boundary again.

Mr. I.A. Gray: Right.

Mr. Deniger: Well, there you go.

Mr. I.A. Gray: You have to have the policy.

Mr. Deniger: Mr. Gray, I am curious. I am reading from your annual report, which I saw about half an hour ago, and I see that—because it was here half an hour ago, Mr. Chairman—I see, for example, in terms of operating revenue, on

[Translation]

J'ai posé la question suivante à bien des gens: si tous les transporteurs du pays étaient des entreprises privées, si aucun d'entre eux n'appartenaient aux provinces ou au fédéral, seriez-vous disposé à permettre la libre concurrence et à faire concurrence à n'importe qui, n'importe quand et n'importe où ou préféreriez-vous une politique plus restrictive?

M. I.A. Gray: Probablement. C'est une question très hypothétique. J'ignore combien de gens voudraient se lancer sur le marché si les compagnies étaient aux mains de l'entreprise privée, mais c'est une autre question.

M. Deniger: Avez-vous mis votre compagnie en vente, monsieur Gray?

M. I.A. Gray: Je ne sais pas, peut-être si un client nous offre un bon prix. Il faut encore qu'il y ait une offre. Tout le monde se déclare prêt à vendre mais quant à passer de la théorie à la pratique . . .

Vous nous accusez d'incohérence. Je ne pense pas que cela soit vrai. Il nous faut bien survivre et tout le monde empiète progressivement sur notre champ d'activité.

Regardez l'attitude que nous avons adoptée à l'égard de la *Pacific Western Airlines*. Ils nous font concurrence dans la région et nous ne nous en sommes pas plaints, ni non plus de l'EPA ou d'Air Canada. Malheureusement, le marché n'est pas assez vaste pour permettre à sept ou huit compagnies de se faire concurrence.

M. Deniger: Vous ne vous plaignez pas mais vous ne voulez certainement pas que l'on agrandisse leur champ d'activité, n'est-ce pas?

M. I.A. Gray: Non, je ne pense pas que les débouchés à l'échelle du pays le permettent.

M. Deniger: Mais s'il y a expansion, vous voulez qu'elle soit à votre avantage.

M. I.A. Gray: Je n'ai plus grande possibilité d'expansion de mon côté. Il faut que l'on reconnaisse que je satisfais à certaines conditions comme l'intérêt et la nécessité pour pouvoir obtenir l'autorisation de desservir certaines localités.

M. Deniger: N'est-ce pas une règle équitable qui s'applique à tous?

M. I.A. Gray: Oui, du moins à ma connaissance.

M. Deniger: Bien, sauf s'ils dépassent la frontière régionale, encore une fois.

M. I.A. Gray: C'est bien cela.

M. Deniger: Vous voyez bien.

M. I.A. Gray: Il faut bien qu'il y ait une politique.

M. Deniger: Monsieur Gray, je suis curieux. Il y a une demi-heure, monsieur le président, je consultais votre rapport annuel et j'ai constaté, à la page 4 que 36 p. cent de vos recettes d'exploitation provenaient des vols intérieurs. Les vols

[Texte]

page 4 of the annual report, that 36 per cent of your operating revenue comes from domestic revenues, or domestic travel presumably; and \$273,000, or 40 per cent, comes from your international experience. I am curious, within that how much . . . What is your international schedule revenue versus your passenger revenue?

Mr. I.A. Gray: It is about 50-50.

Mr. Deniger: What is your cost per passenger mile on a domestic route versus your cost per passenger mile on an international route?

Mr. I.A. Gray: I do not have it in detail, but I can get it for you.

Mr. Deniger: Are they pretty much the same?

Mr. I.A. Gray: I believe they are, but I cannot give you . . . I am not going to speculate on that number, but I will get it for you.

Mr. Deniger: I would be really interested in knowing that. The point I want to make is this. What is your cost per passenger mile domestically versus your cost per passenger mile on your international charter operation? If you could, I would appreciate getting that.

Mr. I.A. Gray: You want the three: international charter passenger mile; passenger mile domestic schedule; and international schedule?

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Gray: I. Okay.

Mr. Deniger: In relation to the operation of the north, Mr. Gray, I am not sure I understood everything that was in the brief that we got only at 8:00 o'clock tonight. What is your policy, for example, in relation to Northwestern airways?

Mr. Gray: Northwest Territorial?

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Gray: Bob Engle?

Mr. Deniger: Yes.

Mr. Gray: We co-operate with him.

Mr. Deniger: You co-operate with him. Do you feel he is moving into your territory? Do you accept that competition? Do you welcome it or do you think that eventually you are going to have to come to CTC and object to his wanting further movement or further permissions, further points of entry or access?

Mr. I.A. Gray: I have lost you, because he does not compete with us really.

Mr. Deniger: But he might, you see. He is doing very well, he has got expansion. You are not sure. You say here that you might want to compete further than the 60th parallel, because, again, somewhere in this—you know, I only read it once—somewhere I saw that you do not want the policy to be so restrictive as to prevent you from travelling over the 60th

[Traduction]

internationaux représentent 40 p. cent du total, soit \$273,000. Je suis curieux de savoir quel pourcentage représentent vos vols internationaux réguliers par rapport au transport de passagers?

M. I.A. Gray: Le rapport est d'environ 50-50.

M. Deniger: Quel est votre coût par mille/passager, pour un vol intérieur par rapport au coût par mille/passager, sur un vol international?

M. I.A. Gray: Je n'ai pas les détails mais je pourrais vous les obtenir.

M. Deniger: Sont-ils analogues?

M. I.A. Gray: Je crois bien, mais je ne pourrais pas vous le dire . . . Je vais m'abstenir de faire des hypothèses là-dessus et vous les transmettrai.

M. Deniger: Cela m'intéresserait beaucoup. Quel est le coût par mille/passager pour un vol intérieur comparé au coût par mille/passager pour les vols nolisés internationaux? Je vous saurais gré de me fournir les chiffres.

M. I.A. Gray: Vous demandez donc les trois: le coût par mille/passager pour les vols nolisés internationaux, le coût par mille/passager pour les vols intérieurs et le coût pour les vols internationaux?

M. Deniger: Oui.

M. I.A. Gray: Très bien.

M. Deniger: Monsieur Gray, pour ce qui est des liaisons avec le nord, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris ce que dit le mémoire qui nous a été communiqué à 20 heures ce soir à ce sujet. Par exemple, quelle est votre politique à l'égard de la Northwestern airways?

M. Gray: La *Northwest Territorial*?

M. Deniger: Oui.

M. Gray: Bob Engle?

M. Deniger: Oui.

M. Gray: Nous collaborons avec lui.

M. Deniger: Vous collaborez avec lui. Estimez-vous qu'il empiète sur votre territoire et acceptez-vous la concurrence? La voyez-vous d'un bon oeil ou escomptez-vous devoir vous adresser à la CCT au cas où il réclamerait une permission supplémentaire et le droit d'assurer un plus grand nombre de liaisons avec des localités se trouvant dans votre territoire?

M. I.A. Gray: Je n'ai pas bien compris parce qu'il ne nous fait pas vraiment concurrence.

M. Deniger: Oui, mais cela se pourrait bien, voyez-vous. Il se débrouille très bien et sa compagnie est en plein essor. Vous n'êtes pas certain. Vous dites quelque part dans le mémoire—j'ai du mal à retrouver le passage car je ne l'ai lu qu'une fois—que vous voudriez peut-être faire concurrence aux autres compagnies au-delà du 60^e parallèle et vous préféreriez que la

[Text]

parallel. So that means that you want to have the option of going there if there is a boom somewhere up north. That could very well be with the oil industry. You want to preserve that right of going; i.e., you mean you do not want either the local operators who are there or the regional operators who might have permission to be there to go there again. So you see again, Mr. Gray, the point I am making from reading your brief only once is that there are a lot of contradictions in this that I would have liked to have been able to see in advance and highlight even more.

• 2115

Mr. I.A. Gray: Mr. Deniger, I made a point that it was highly unlikely, during the term of any policy statement we are working on today, that we would be in the north country.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, to put on record the point I was raising. It has been brought to my attention to be on page 19. But you see, again, Mr. Gray, it is restriction on others but keep all my options open. I am not sure if that is fair.

Mr. I.A. Gray: Mr. Engle has no restrictions on him right now north of 60, and there is no way that we are going to go up north of 60 because we do not have the equipment to do it.

Mr. Deniger: But under the proposed policy you might have restrictions, and then you do not like those restrictions.

Mr. I.A. Gray: I have restrictions right now. I cannot go everywhere I want to go.

Mr. Deniger: Where can you not go, Mr. Gray?

Mr. I.A. Gray: I cannot go anywhere until I prove public convenience and necessity.

Mr. Deniger: Well, there you go—from the coast of Newfoundland to Vancouver Island.

Mr. I.A. Gray: Mr. Chairman, may I make a point? We did have a licence awarded to us, Halifax-Toronto, and that got turned down pretty fast because of other political situations. So I have restrictions that are unknown.

Mr. Nowlan: Right now it is finance.

The Chairman: Order, order now. Let us have one intervenor at a time.

Mr. Deniger: How much time do I have?

The Chairman: You have another five minutes.

Mr. Deniger: Thank you. I would like to talk about a particular route, if I may. It would be an example of what I call the ultimate in competition in Canada, the Montreal-Toronto route. Air Canada operates that route, also Nordair and Quebecair. Tell us about the success or lack of success of

[Translation]

politique en vigueur ne vous en empêche pas. Vous voulez donc qu'on vous en offre la possibilité au cas où de nouveaux débouchés s'offriraient dans le nord. Ce n'est pas impossible avec l'industrie pétrolière. Vous voulez qu'on vous préserve ce droit d'accès, c'est-à-dire qu'on refuse ce même droit aux compagnies locales qui sont installées sur place ou aux compagnies régionales qui voudraient y retourner et qui y sont déjà. Je n'ai lu qu'une seule fois votre mémoire, monsieur Gray, or je constate qu'il comporte un grand nombre de contradictions que j'aurais voulu souligner davantage si vous nous l'aviez communiqué avant.

M. I.A. Gray: Monsieur Deniger, j'ai bien précisé qu'il était fort peu probable qu'en vertu de l'énoncé politique que nous élaborons aujourd'hui, nous desservions les territoires du nord.

M. Deniger: Monsieur le président, j'aimerais faire consigner mon intervention de tout à l'heure au compte rendu. On me signale que le paragraphe évoqué se trouve à la page 19. Encore une fois, monsieur Gray, vous réclamez l'imposition de certaines restrictions aux autres compagnies tout en vous gardant les coudées franches. Je ne pense pas que cela soit très juste.

M. I.A. Gray: M. Engle n'est en butte à aucune restriction, actuellement, pour ce qui est du nord du 60^e parallèle et nous n'avons pas les moyens de desservir cette région parce que nous ne sommes pas équipés pour le faire.

M. Deniger: Mais la politique proposée envisage l'imposition de certaines restrictions pour votre compagnie et vous vous y opposez.

M. I.A. Gray: De telles restrictions existent déjà pour nous puisque nous ne pouvons desservir n'importe quelle localité.

M. Deniger: Où vous empêche-t-on d'aller, monsieur Gray?

M. I.A. Gray: Je ne puis aller partout à moins d'avoir prouvé que je satisfais à certains besoins et à l'intérêt des passagers.

M. Deniger: Voilà, vous pouvez assurer des vols de Terre-Neuve à l'île de Vancouver.

M. I.A. Gray: Monsieur le président, puis-je faire une remarque? On nous avait accordé l'autorisation d'assurer la liaison entre Halifax et Toronto mais la décision a été rapidement révoquée en raison de circonstances politiques. On m'impose donc des restrictions inconnues.

M. Nowlan: Pour l'instant, c'est une question financière.

Le président: A l'ordre. Un intervenant à la fois.

M. Deniger: Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Cinq minutes.

M. Deniger: Merci. Si vous me le permettez, j'aimerais parler d'un itinéraire précis. Il s'agit d'un exemple qui reflète bien les circonstances dans lesquelles la concurrence a lieu, dernièrement au Canada, je songe à l'itinéraire Montréal-Toronto. Air Canada, Nordair et Québecair exploitent déjà

[Texte]

that route for you. Is it just a feeder toward another route? Do you think you are charging too much or not enough on that route? Just tell me what your feelings are about that route, I think the only one in Canada that has four operations giving regular scheduled air service.

Mr. I.A. Gray: I would say that the travelling public is getting a good buy right now with all the air-fare wars that are going on, all the free U-drives and other things that are added to the tariff.

Mr. Deniger: Do you object to the public getting a good deal?

Mr. I.A. Gray: No, no. We just do not serve it as much; there are too many seats chasing too few passengers. We have more or less pulled out of that particular market. What we do is serve Montreal-Ottawa and Montreal-Toronto to connect further west with our flights.

Mr. Deniger: But do you not think that the market will basically be the judge?

Mr. I.A. Gray: Sure, the market will be the judge, and of Quebecair, Nordair and Air Canada, one of them may bow out or they may stay there.

Mr. Deniger: What did you think? Did you have any official reaction to the Nordair and Quebecair marketing efforts, Nordair's deal with Tilden for a U-drive and Quebecair's deal with the Bay for a \$20 rebate or credit at the store? Is that something that you would object to at the CTC?

Mr. I.A. Gray: We objected to it on the basis of the fact that it was not filed with the tariff, that is all.

Mr. Deniger: But you objected anyway.

Mr. I.A. Gray: No, we objected because it was not part of the tariff and therefore it was a cost that was not calculated into the cost of the transportation.

Mr. Deniger: But if the public is getting a good deal, and when the public is being taxed so much everywhere and here they have a chance of getting a real bargain—a company, to attract customers, willing to give that little extra incentive—there you go objecting to that marketing effort of maybe giving a best-possible deal to the consumer. I am not exactly sure that is the best possible thing that can happen.

Mr. I.A. Gray: On the other side of the coin, you ought to see what happens when we apply for a skybus and try to improve skybus, we have to go through certain permutations and combinations here to get that approved, and that is probably the best deal you can get in Canada for a long haul. So we also have our problems that way.

Mr. Deniger: Why do you not talk about it? What problems do you have?

[Traduction]

cette liaison. Parlez-vous des résultats succès ou échecs enregistrés. Est-ce une ligne d'apport? À votre avis le tarif réclamé par votre compagnie est-il trop élevé ou insuffisant? Que pensez-vous de cette route, la seule au Canada qui soit desservie par 4 compagnies qui assurent des vols réguliers?

M. I.A. Gray: À mon avis, les passagers font une bonne affaire actuellement, étant donné la concurrence acharnée, l'offre de voiture gratuite à l'arrivée, etc.

M. Deniger: Voyez-vous d'un mauvais oeil le fait que les passagers fassent une bonne affaire?

M. I.A. Gray: Non, non. Nous n'assurons pas tellement cette ligne; le nombre de passagers étant trop peu élevé, par rapport au nombre de places offertes. D'ailleurs, nous nous sommes quasiment retirés de la route. Par contre, nous assurons la liaison Montréal-Ottawa et Montréal-Toronto et les correspondances vers l'ouest.

M. Deniger: Ne pensez-vous pas que finalement, tout dépendra du marché?

M. I.A. Gray: Bien sûr mais aussi de Québecair, de Nordair et d'Air Canada; il se peut que l'une de ces compagnies décide de se retirer ou encore qu'elles restent toutes sur la brèche.

M. Deniger: Avez-vous officiellement réagi face aux initiatives commerciales de Nordair et de Québecair au contrat conclu par Nordair avec Tilden grâce auquel le passager se voit offrir une voiture gratuite à l'arrivée ou encore à l'entente conclue entre Québecair et la Baie pour une remise de \$20 ou un crédit d'achat au magasin? Est-ce un genre de mesure auquel vous vous opposeriez devant la CCT?

M. I.A. Gray: Nous avons invoqué le fait que les compagnies n'avaient pas déclaré de ces avantages lorsqu'elles avaient proposé leur tarif, voilà tout.

M. Deniger: Mais vous vous y êtes donc opposés.

M. I.A. Gray: Non, notre objection portait sur le fait que le tarif n'en tenait pas compte et qu'il s'agissait d'un coût qui n'avait pas été calculé dans celui du transport.

M. Deniger: Mais le public fait une bonne affaire, les contribuables sont tellement imposés de tous côtés. Or, ils ont la chance de faire une véritable affaire en traitant avec une compagnie désireuse d'accroître le nombre de ses clients et qui leur offre donc des avantages supplémentaires et pourtant vous vous opposez à une telle initiative de commercialisation qui consiste à avantager le plus possible le consommateur. Je ne pense pas que cela soit vraiment judicieux de votre part.

M. I.A. Gray: D'un autre côté, il faudrait que vous voyez ce à quoi nous sommes confrontés lorsque nous faisons une demande d'exploitation ou d'amélioration d'un *skybus*. On nous oblige à effectuer toutes sortes de permutations et de combinaisons pour l'obtenir or, c'est probablement le meilleur prix que l'on puisse obtenir au Canada pour un long voyage. Donc, nous avons aussi nos problèmes.

M. Deniger: Pourquoi n'en parlez-vous pas? Quels sont-ils?

[Text]

Mr. I.A. Gray: We have the problems of going there and getting it approved in the CTC, proving time and time again that it is compensatory, that we are living by our rules and everything else. Our competitor puts on a seat sale and goes below us, but nobody asks him any questions.

Mr. Deniger: Who is your competitor?

Mr. I.A. Gray: Air Canada.

Mr. Deniger: So you are telling us that Air Canada competes with you unfairly. That is an argument I have heard from another charter air carrier.

Mr. I.A. Gray: If you really want to see what happens with Air Canada—and I know my friends in Air Canada are right here behind me—let me give you an analysis of something which I had separate and which I will make available.

A lot of people think we sit down and connive on fares. Let me tell you, we do not. On May 11, 1981, 1.9 per cent Transcon fuel pass-through fare increase, for example, left CP Air approximately \$1 million short of full recovery due solely to Air Canada's delay in passing through the increase. Another \$1 million shortfall was realized with the June 12 fuel cost pass-through filing as Air Canada held the increase down to 1.8 per cent.

• 2120

Now Air Canada can price anyone out of the market. They know it. The government knows it. The regional carriers know it. And we know it.

Mr. Deniger: So basically then—let me interrupt you and that will be my final question because I think my time is up, Mr. Chairman—

The Chairman: Correct.

Mr. Deniger: —are you basically telling us that as long as Air Canada is a Crown corporation you will never be able to compete with it?

Mr. I.A. Gray: That is right, as far as pricing is concerned.

Mr. Deniger: Thank you. No more questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. You know, Mr. Gray, we do not usually have this kind of an inquisition at our hearings. I think by now you know that you really would have come into a group of friends here, perhaps more than any other airline, but the lateness of your brief and the fact that no one had a chance to peruse it ahead of time have been a real detriment to you.

Let me start out by saying that, along the same line as my two predecessors, I cannot tell from my brief reading of it whether you are for or against deregulation. Do you want

[Translation]

M. I.A. Gray: Il faut que nous fassions approuver notre projet par la CCT en prouvant qu'il s'agit d'un tarif compensatoire et que nous respectons les règles. Notre concurrent peut se permettre d'offrir des tarifs réduits sur certains vols qui deviennent plus avantageux que les nôtres sans que personne ne lui pose de question.

M. Deniger: Qui est votre concurrent?

M. I.A. Gray: Air Canada.

M. Deniger: D'après vous, Air Canada vous fait une concurrence déloyale. C'est un argument que j'ai déjà entendu employer par un autre transporteur spécialisé dans les vols nolisés.

M. I.A. Gray: Si vous voulez vraiment savoir ce qui se passe à Air Canada—et je sais que mes amis d'Air Canada sont assis juste derrière moi—permettez-moi de vous présenter une analyse d'un document séparé et que je vais vous communiquer.

Nombreux sont ceux qui s'imaginent que nous sommes de mèche dans l'établissement des tarifs. Permettez-moi de vous dire que c'est faux. Le 11 mai 1981, l'augmentation du carburant décidée par la Transcon a provoqué un déficit approximatif d'un million de dollars pour CP Air, uniquement dû au fait qu'Air Canada avait tardé à accepter l'augmentation. Ajoutons à cela un million de dollars de déficit suite à l'augmentation du prix du carburant du 12 juin, qu'Air Canada avait décidé de maintenir à 1.8 p. 100.

Les tarifs pratiqués par Air Canada lui permettent de battre ses concurrents, la compagnie le sait, le gouvernement, les transporteurs régionaux et nous aussi.

M. Deniger: Donc, permettez-moi de vous interrompre, ce sera ma dernière question car je crois, monsieur le président, que mon temps de parole est écoulé...

Le président: C'est exact.

M. Deniger: ... d'après vous, tant qu'Air Canada restera une société de la Couronne, vous ne serez jamais à même de lui faire concurrence?

M. I.A. Gray: C'est exact, du moins pour les prix.

M. Deniger: Merci. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Gray, nous n'avons pas l'habitude de procéder à un tel interrogatoire lors de nos audiences. J'imagine que vous savez que vous auriez sans doute été bien accueilli, peut-être plus que toute autre compagnie aérienne, si vous ne nous aviez pas transmis votre mémoire si tard, sans nous donner la possibilité d'y jeter un coup d'oeil à l'avance. Cela a certainement joué contre vous.

Tout comme les deux intervenants précédents, je vous dirai tout de suite qu'après avoir jeté un bref coup d'oeil à votre mémoire, je ne puis en déduire si vous êtes partisan ou

[Texte]

more regulation? Do you want less? I cannot tell by reading it. I can find arguments for both sides.

Mr. I.A. Gray: No, I do not think, sir, that you could find arguments for more regulation. I think you will find arguments on behalf of the current proposal.

Mr. Ellis: You do not want any equipment interchange allowed. That is more regulation.

Mr. I.A. Gray: Well, no, the point is that if they want an equipment interchange I just want to make sure that everybody understands that. The point is that it provides in effect a third transcontinental carrier, and can the market stand a third transcontinental carrier? If it can, well, okay, it will happen. I am just putting up the fact that I think it is probably too much for the market.

Mr. Ellis: But the point is that would be an example of no regulation.

Mr. I.A. Gray: No. I mean, if I said, no, it would be no regulation.

Mr. Ellis: But, as Mr. Deniger said, you want the line at the 60th parallel removed and that would be less regulation. So I am having a great deal of difficulty trying to figure out which it is you are after, more or less.

Mr. I.A. Gray: I will tell you we want less, but I do not think I want it taken all away.

Mr. Ellis: We will see if we can rationalize that. In fact, you made the point that once you were given the right to compete on an open basis across Canada you in fact grew quite slowly. You did not jump into the market. In fact, were you not still quite protected during those years? The fact is that I think it is fair to say that no one else, no other carrier, could have gone before the CTC and got a cross-Canada licence in those days. You were really quite protected.

Mr. I.A. Gray: In 1958, you mean.

Mr. Ellis: From then through to 1977.

Mr. I.A. Gray: When you say protected, in one way, but Mr. McConachie, to use a reference of Mr. Nowlan and so on, he certainly did not think it was protection. He thought it was prohibition. He wanted to move faster and we could not.

Mr. Ellis: That is interesting. You say that he wanted to move faster but you made the point in your reading . . . Again, like the others, I hate to keep repeating this. I have not had a chance to study it, but what I gathered from what you said was that the purposeful slow growth was related to the plans of CP Air. Are you saying to me now that . . . ?

[Traduction]

adversaire de la déréglementation. Réclamez-vous une réglementation accrue ou moindre? Je ne puis le dire et je trouve des arguments dans les deux sens.

M. I.A. Gray: Non, monsieur, je ne pense pas que vous puissiez trouver des arguments justifiant une augmentation de la réglementation. Vous trouverez par contre des arguments appuyant le projet.

M. Ellis: Vous vous refusez à ce que l'on permette l'échange de matériel, or, il s'agit là d'une réglementation accrue.

M. I.A. Gray: Non, si l'on réclame vraiment un échange de matériel, je tiens à ce que tout le monde sache de quoi il retourne. On va créer en fait un troisième transporteur transcontinental et le marché peut-il le supporter? Dans l'affirmative, je ne m'y opposerais pas. Mais je crois que les débouchés ne le permettent pas.

M. Ellis: Le fait est que ce serait un exemple d'absence de réglementation.

M. I.A. Gray: Non, il n'y aurait pas de réglementation.

M. Ellis: Mais, comme M. Deniger nous l'a dit, vous voulez qu'on se débarrasse de la limite tracée au soixantième parallèle, ce qui éliminerait une partie de la réglementation. J'ai donc beaucoup de mal à voir ce que vous réclamez, dans les grandes lignes.

M. I.A. Gray: Nous aimerions que la réglementation soit moindre mais non pas supprimée.

M. Ellis: Voyons un peu si nous pouvons analyser logiquement votre position. Vous nous avez signalé que lorsqu'on vous avait donné le droit de faire concurrence aux autres compagnies à travers tout le Canada, votre champ d'activité s'était étendu assez lentement et vous ne vous étiez pas précipité tête baissée. Mais en fait, n'étiez-vous pas encore protégé pendant toutes ces années? Il faut bien dire qu'aucun autre transporteur n'aurait pu s'adresser à la commission et obtenir un permis d'exploitation à travers tout le Canada à cette époque-là. Vous étiez donc tout à fait protégé.

M. I.A. Gray: En 1958, vous voulez dire.

M. Ellis: De 1958 à 1977.

M. I.A. Gray: Vous avez parlé de protection, d'une certaine manière, mais pour parler du cas de M. McConachie évoqué par M. Nowlan et d'autres, qu'il n'a certainement pas estimé que sa compagnie était protégée. Bien au contraire, il a considéré qu'on lui imposait une interdiction puisqu'il voulait étendre rapidement son champ d'action et qu'on l'en a empêché.

M. Ellis: C'est intéressant. D'après vous, il voulait aller plus vite mais, lorsque vous nous avez lu votre mémoire . . . Encore une fois, tout comme mes collègues, je regrette d'avoir à le répéter, mais je n'ai pas eu l'occasion d'étudier votre mémoire et si j'ai bien compris ce que vous nous avez dit, si la croissance a été si lente, c'est à cause de CP Air. Me dites-vous à présent que . . .

[Text]

Mr. I.A. Gray: Are we going back? If I go back . . .

Mr. Ellis: I am talking about any time in that time span.

Mr. I.A. Gray: All right. In 1958 we were allowed one trip across Canada, round trip, and that went Vancouver-Winnipeg-Toronto-Montreal. Then a few years after that we were able to get Edmonton and Calgary added to it and we were allowed two trips a day, but we had to put one through Calgary and one through Edmonton on different days. Then we got permission to move it up to 25 per cent of the market. It was all done by persuasion, with McConachie going down to the CTC and saying: Fellows, I think we ought to be allowed to compete more with Air Canada. And it took a long time to convince people.

Mr. Ellis: Rarely was he turned down in what he asked for.

Mr. I.A. Gray: Yes, he was turned down quite frequently.

Mr. Ellis: But he got it eventually.

Mr. I.A. Gray: Eventually, yes.

Mr. Ellis: The second time he knocked or the third time he knocked he got it, so the growth was there.

Mr. I.A. Gray: Certainly.

• 2125

Mr. Ellis: Okay, let us talk about why you gave up to Nordair and to Transair some of those runs that you mentioned. You are trying to grow, not growing fast enough or in accordance to plan, depending on which way you read it and yet you make the point that you gave up lines to Nordair and Transair; why?

Mr. I.A. Gray: If you want all the background history on that, the point really is, I am sure—and I am not privy to all the history but I think I have some of it at my fingertips—that when we got that first run across Canada, it was on the basis that we would do the right thing for some of the regional carriers then, and we gave up certain runs. It was: Okay, you want to go across Canada, then give something up to these people—who in those days were Western Airlines, or the forerunner to them, and to Ontario Central which is what became Transair. So it was a quid pro quo.

Mr. Ellis: Just part of a deal?

Mr. I.A. Gray: Yes, sir.

Mr. Ellis: And now you are worried about their snapping at your tailfeathers.

Mr. I.A. Gray: No, I am not worried about them.

Mr. Ellis: From what I hear, you are concerned more about the regionals than you are about anyone else. I pick this up; no equipment interchange, no inter-regional operations, the 800 mile limit, even though obviously many of them go longer than 800 miles now. You seem to be quite a bit more worried about the regionals than you are about the nationals or the locals.

[Translation]

M. I.A. Gray: Revenons-nous en arrière? Si je retourne . . .

M. Ellis: Je parle de n'importe quelle année au cours de cette période.

M. I.A. Gray: Très bien. En 1958, on nous a autorisé à assurer un vol aller-retour à travers le Canada, soit Vancouver-Winnipeg-Toronto-Montréal. Ensuite, quelques années plus tard, nous avons pu y ajouter Edmonton et Calgary, à raison de deux vols par jour tout en fixant des jours différents pour les vols par Calgary et Edmonton. Nous avons ensuite été autorisés à desservir jusqu'à 25 p. 100 du marché. Tout cela grâce aux efforts de persuasion de McConachie qui a demandé à la Commission d'être autorisé à faire davantage concurrence à Air Canada. Il lui a fallu longtemps pour la convaincre.

M. Ellis: Il était bien rare qu'on lui refuse ce qu'il réclamait.

M. I.A. Gray: Il s'est heurté à de fréquents refus.

M. Ellis: Mais il est parvenu à ses fins.

M. I.A. Gray: Au bout du compte, oui.

M. Ellis: Il a dû s'y reprendre à deux ou trois fois avant de pouvoir assurer à sa compagnie une expansion de ses activités.

M. I.A. Gray: Certainement.

M. Ellis: Très bien, expliquez-nous à présent pourquoi vous avez cédé à Nordair et à Transair certaines des lignes dont vous nous avez parlé. Vous essayez d'accroître votre activité, pas assez rapidement ou selon vos plans, cela dépend comment on l'interprète, et pourtant vous prétendez avoir dû céder des lignes Nordair et Transair, pourquoi?

M. I.A. Gray: Si vous voulez tout savoir—le seul problème c'est que je ne suis pas au courant de toute l'histoire mais je crois en connaître une partie—c'est que quand nous avons obtenu le premier vol à travers le Canada, il nous a fallu céder certaines lignes aux transporteurs régionaux. On nous a donc proposé des vols à travers le Canada en échange de certaines lignes cédées, à l'époque à la Western Airlines ou à son prédécesseur ainsi qu'à Ontario Central qui est devenu Transair.

M. Ellis: Cela faisait donc partie d'une entente?

M. I.A. Gray: Oui, monsieur.

M. Ellis: Ce qui vous inquiète aujourd'hui, c'est qu'ils vous talonnent.

M. I.A. Gray: Non, ils ne m'inquiètent pas.

M. Ellis: D'après ce que j'ai entendu, ce sont surtout les compagnies régionales qui vous préoccupent. Je relève les éléments suivants: vous vous opposez à un échange de matériel, à l'exploitation de lignes interrégionales et vous réclamez la limite des 800 milles même s'il est clair que bon nombre de compagnies la dépassent aujourd'hui. Vous semblez vous inquiéter davantage des compagnies régionales que des compagnies nationales ou locales.

[Texte]

Mr. I.A. Gray: I think the regionals have the potential to be a very, very strong competitor and you want to make sure that the competitor does not leap on your back too fast. Let us not fool ourselves; this is a very competitive game and I would like to keep the regionals growing as slowly as we had to grow over those 25 years.

Mr. Ellis: Why do not you go into the golden triangle then?

Mr. I.A. Gray: Why do we not go into the golden triangle?

Mr. Ellis: Yes, why do you do more flights out of Toronto into that general area?

Mr. I.A. Gray: Again it takes two years or so to buy airplanes; you just do not buy them overnight.

Mr. Ellis: Do I gather you are going in there?

Mr. I.A. Gray: We are putting more 737s into our system and the 737 fits the golden triangle, but you have to be very careful that not too many people get in there chasing a limited market.

Mr. Ellis: So really what you are saying is that you perhaps may go into that particular area then.

Mr. I.A. Gray: Sure.

Mr. Ellis: That is very interesting.

What would you like to see happen with Nordair? The federal government, both brands of government, made it their policy to have Air Canada divest itself of Nordair. What would be the ideal situation to get rid of Nordair? How would you like to buy it?

Mr. I.A. Gray: I do not have the money to start with. Secondly, I do not want to answer that speculative question. The government has a real problem. Government policy has a problem for resolution and if I were Claude Taylor I would not give it up.

Mr. Ellis: I do not think Mr. Taylor is going to have much choice.

Mr. I.A. Gray: No, but if you asked me for a speculative opinion, I would not give it up because it makes money for me. It gives Air Canada an access into the north country. It gets them beyond sixty.

Mr. Ellis: Then maybe what we should do is make Air Canada private; privatize Air Canada.

Mr. I.A. Gray: Claude Taylor tells the public once in a while that he is going to sell shares pretty soon and I am going to buy some.

Mr. Mayer: Do you know if Claude Taylor has shares in CP?

Mr. I.A. Gray: Oh, I think he has.

Mr. Ellis: Maybe I am one of the last of the free enterprise entrepreneurs, but I do not think the answer is just to sell

[Traduction]

M. I.A. Gray: A mon avis, les compagnies régionales pourraient devenir des concurrents extrêmement importants et nous voulons veiller à ce qu'ils ne s'attaquent pas trop vite à nous. Ne nous leurrions pas: la concurrence est acharnée et je tiens à ce que l'expansion des compagnies régionales se fasse aussi lentement que la nôtre, ces 25 dernières années.

M. Ellis: Pourquoi n'assurez-vous pas des vols dans le triangle d'or, alors?

M. I.A. Gray: Pourquoi n'assurons-nous pas des vols dans le triangle d'or?

M. Ellis: Oui, pourquoi ne lancez-vous pas davantage de vols à partir de Toronto vers cette région?

M. I.A. Gray: Là encore, il faut deux ans à peu près pour acheter des avions, impossible de se les procurer du jour au lendemain.

M. Ellis: Dois-je en déduire que cela fait partie de vos projets?

M. I.A. Gray: Nous avons acheté des 737 qui pourraient faire l'affaire dans cette région mais il faut se montrer très prudent et ne pas tous se lancer dans l'exploitation d'un marché limité.

M. Ellis: Donc, il se peut que vous exploitiez cette région.

M. I.A. Gray: Certainement.

M. Ellis: C'est très intéressant.

Que pensez-vous du sort qui devrait être réservé à Nordair? Les autorités fédérales et provinciales ont exposé leur politique qui consiste à voir Air Canada se défaire de Nordair. Comment le faire dans des conditions idéales? Seriez-vous intéressé à l'acheter?

M. I.A. Gray: Pour commencer, je n'en n'ai pas les moyens. Je ne tiens pas à répondre non plus à une question hypothétique. Le gouvernement est confronté à un véritable problème. Il faudra qu'il le résolve mais si j'étais Claude Taylor je ne l'abandonnerais pas.

M. Ellis: Je ne pense pas que M. Taylor ait grand choix.

M. I.A. Gray: Non, mais si vous me demandez d'avancer une hypothèse, je vous dirai que je ne cèderais pas la compagnie car elle rapporte. En effet, Air Canada a accès aux territoires du nord, au-delà du 60° parallèle.

M. Ellis: Nous devrions peut-être faire racheter Air Canada par le secteur privé.

M. I.A. Gray: De temps à autre, Claude Taylor déclare en public qu'il va procéder à une vente d'actions sous peu et je vais en acheter quelques-unes.

M. Mayer: Savez-vous si Claude Taylor a des actions dans CP?

M. I.A. Gray: Oh, je crois bien que oui.

M. Ellis: Peut-être suis-je un des derniers tenants de la libre entreprise mais je ne pense pas que la solution consiste simple-

[Text]

shares in it. I would like to see the government divested of it, let us put it that way. Then what would happen? Would it still be viable? In answer to Mr. Deniger's question, you say that as long as it is a Crown corporation, you cannot compete with it. Obviously in either the slow, controlled growth that I suspect or the fact that it was not fast enough to suit you—one way or the other, you are looking to grow—you are concerned about the regionals snapping at your tailfeathers. Why do not we see if we cannot have the government divest itself of Air Canada; put it all on an equal footing and see what happens. What would happen then?

Mr. I.A. Gray: I think we would grow at about the same pace because even if the government divested itself of Air Canada, you would have a situation in which they were still dominant in the marketplace. They have 100 airplanes. They have more stations. They have more services to offer. Once you get yourself implanted in a marketplace, boy, it sure takes a long time to move up and take market share away from them; and that is all that we can do. This year, for example, the market has not grown, so all we can do is take some market share away from Air Canada or from a regional, if we are to grow.

• 2130

Mr. Ellis: But the point you made a moment ago in answer to Mr. Deniger was that you could not really compete as long as they were a Crown corporation. It seems to me the reverse then must be true.

Mr. I.A. Gray: One thing about the Crown corporation: if they get into trouble, they usually get bailed out, over the years. I am thinking of the Canadian National Railways and things of this nature. With the government behind you, it is a little different.

Mr. Ellis: If we take the government out of that equation, then you think you would have a whole lot better a chance of growing and competing and so on.

Mr. I.A. Gray: I would. I still would have to work like heck, but that is all right.

Mr. Ellis: I think for the moment, Mr. Chairman, that is all I need to put on.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Madam Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, moi aussi, j'ai de la difficulté à comprendre votre opinion concernant les transporteurs régionaux. Pour vous situer, monsieur Gray, je viens de l'Est du Québec, et l'aéroport régional dans mon coin, c'est Mont-Joli. C.P. Air allait à Mont-Joli jadis. Avez-vous l'intention d'y revenir pour remplacer un transporteur régional, monsieur Gray? Est-ce que C.P. vivrait mieux avec des transporteurs

[Translation]

ment à vendre des actions. Toutefois, disons que j'aimerais que le gouvernement y renonce. Mais que se passerait-il? La compagnie serait-elle toujours rentable? Vous avez dit, en réponse à la question de M. Deniger que vous ne pourriez faire concurrence à Air Canada tant qu'elle demeurerait une société de la Couronne. Qu'il s'agisse de croissance lente et contrôlée, comme je le pense ou de croissance insuffisamment rapide—de toute manière, vous cherchez à étendre votre champ d'activité—ce qui vous inquiète, ce sont les compagnies régionales qui vous talonnent. Pourquoi le gouvernement ne pourrait-il se départir d'Air Canada et traiter les compagnies sur le même pied? On verrait bien ce qu'il adviendrait. Qu'arriverait-il, alors?

M. I.A. Gray: Je crois que notre compagnie accroîtrait ses activités au même rythme car même si le gouvernement abandonnait Air Canada, la compagnie aurait toujours une place prédominante sur le marché puisqu'elle possède 100 avions. Elles ont plus de stations et ont davantage de services à offrir. Une fois que vous vous êtes taillé une part du marché, il faut un certain temps avant d'empiéter sur celle des autres. C'est tout ce que nous pouvons faire. Cette année, par exemple, la demande n'a pas progressé de sorte que la seule solution, si nous voulons nous développer, consiste à nous approprier une part du marché d'Air Canada ou d'une compagnie régionale.

M. Ellis: Oui, mais vous avez dit tout à l'heure, en réponse à M. Deniger, que vous ne pouviez pas faire face à la concurrence tant que c'était une société d'État. A mon avis, l'inverse devrait aussi être vrai.

M. I.A. Gray: Chaque fois qu'une société d'État a des problèmes, le gouvernement vient à sa rescousse. Cela est vrai, par exemple, du Canadien National et d'autres sociétés d'État. Quand vous avez le soutien du gouvernement, tout est différent.

M. Ellis: Vous pensez donc que, si le gouvernement n'appuyait pas financièrement cette société, vous auriez beaucoup plus de chances de vous développer et de faire face à la concurrence.

M. I.A. Gray: Bien sûr. Certes, il faudrait que je travaille comme un Turc, mais ça m'irait.

M. Ellis: Monsieur le président, j'en ai terminé avec mes questions, tout au moins pour l'instant.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Madame Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I also have some difficulty in understanding your opinions about regional carriers. I come from eastern Quebec where the regional airport is Mont-Joli. A long time ago, CP Air used to fly to Mont-Joli. Do you intend to re-establish your services there instead of a regional carrier, Mr. Gray? Do you think CP would be better off with local carriers only, while CP or Air Canada would fly the major routes?

[Texte]

locaux seulement, alors que C.P. ou Air Canada aurait les grandes lignes?

Mr. I.A. Gray: Years ago we used to serve Mont-Joli and we gave up those runs on Seven Islands to both Air Canada and Quebecair. I believe Seven Islands and Mont-Joli and those points are regional routes. As far as I can see, and having read Quebecair's report in Hansard, that is the place to be. I think Quebecair can give good service there as a regional carrier. Then if you want to go from Mont-Joli to Vancouver, you can connect with either Air Canada or ourselves at Montreal and you would be right home.

Mme Côté: Pensez-vous qu'Air Canada devrait quitter Sept-Îles pour donner une chance au transporteur régional, c'est-à-dire Québecair?

Mr. I.A. Gray: That again is a speculative question. We think—

The Chairman: I am going to intervene here. I am not sure that is a fair question to put to the President of CP Air. If he wishes to answer it, he may, but I want to caution members again that we are dealing with a domestic air carrier proposal, and I would hope that members would keep their questions more on the national and general scale than on the specific.

Allez-y, madame.

Mme Côté: Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, et c'est avec plaisir que je vous le dis, je pense qu'on est ici aussi pour parler des routes qui sont dévolues aux compagnies. Il y a des commentaires qui nous ont été faits par des transporteurs régionaux qui, eux, avaient une opinion en ce qui concerne les routes desservies par les transporteurs nationaux. Je ne vois pas pourquoi on devrait s'empêcher de poser à un transporteur national une question concernant ses activités dans un territoire régional.

Si vous ne voulez pas que la question soit posée, je ne la poserai pas, mais j'ai l'impression que ce serait faisable.

M. Deniger: À ce sujet, monsieur le président, la question soulevée par M^{me} Côté est tout à fait pertinente. Le témoin a dit tout à l'heure qu'il était sorti de l'Est du Québec parce qu'il jugeait que c'était une route régionale, et M^{me} Côté demande au président de C.P. Air s'il croit qu'Air Canada a justement le droit de desservir cette route régionale-là. Je trouve la question très pertinente.

The Chairman: Let us keep the record straight. I did not rule Madam Côté's question out of order and I did say that the witness could answer if he wished. I just want to be sure that I, as chairman, am not having the witness put in a spot where he has to comment on an operation with which he has no connection. If he wishes to give an opinion, it is his choice.

Mr. Gray, do you wish to answer?

Mr. I.A. Gray: I was going to say that Claude Taylor is a big boy and he will be able to stand up for himself on that one. I still maintain that it is a regional route. But there is nothing

[Traduction]

M. I.A. Gray: Il y a longtemps que nous n'assurons plus de vols à Mont-Joli; nous avons également abandonné nos services à Sept-Îles pour Air Canada et Québecair. Je crois que Sept-Îles et Mont-Joli sont des lignes régionales. Je pense que Québecair peut assurer un bon service dans cette région en tant que compagnie régionale. Si vous voulez aller de Mont-Joli à Vancouver, vous pouvez faire une correspondance avec Air Canada ou avec notre compagnie à Montréal.

Mrs. Côté: Do you think Air Canada should give up Seven Islands to give a chance to the regional carrier, namely Québecair?

M. I.A. Gray: C'est très hypothétique. Nous pensons . . .

Le président: Je me dois d'intervenir ici. En effet, je ne pense pas qu'il soit très approprié de poser cette question au président de CP Air. S'il est disposé à y répondre, il peut le faire, mais j'aimerais rappeler aux membres du comité que nous discutons ici d'une proposition d'une compagnie aérienne intérieure, et j'espère qu'ils se limiteront à des questions plus générales que particulières.

You can go on, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, if I may, I think we also have to deal with the lines which are assigned to the carriers. Some comments have been made by regional carriers about some of the lines which are served by national carriers. I do not see why we would not be able to ask a national carrier a question concerning its activities in a regional area.

If you do not want me to ask this question, I will not ask it, but I do feel that it should be asked.

Mr. Deniger: On this subject, Mr. Chairman, I think the question asked by Mrs. Côté is quite relevant. The witness said earlier that he gave up eastern Quebec because his company thought it was a regional line; Mrs. Côté is asking the Chairman of CP Air whether Air Canada has the right to serve this regional line. I think this question is quite relevant.

Le président: Soyons bien clairs. Je n'ai pas déclaré que la question de M^{me} Côté n'était pas recevable, j'ai simplement dit que le témoin était libre d'y répondre. Je veux en effet m'assurer, en tant que président, que le témoin ne se retrouve pas sur la sellette en étant obligé de faire des commentaires sur des activités qui ne le concernent pas. S'il désire répondre à la question, c'est son choix.

Monsieur Gray, voulez-vous y répondre?

M. I.A. Gray: Je voulais simplement dire que Claude Taylor est assez grand pour savoir ce qu'il a à faire. Je prétends toujours qu'il s'agit d'une ligne régionale. Mais il n'y a rien de

[Text]

wrong with Québecair competing with Air Canada, so that is what Pacific Western Airlines and ourselves compete for Prince George, Whitehorse, and Terrace.

• 2135

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Je crains, monsieur le président, que ma prochaine question ne soit pas conforme au 23^e Règlement. Je me demande quelle est la vocation d'un transporteur régional qui couvre aussi des routes comme Sept-Îles—Mont-Joli et Québec—Toronto? M. Gray, de C.P. Air, nous dit que les transporteurs régionaux ont beaucoup plus de possibilités d'augmenter leur potentiel et d'avoir un avenir plus doré que les transporteurs nationaux. Quelle est la possibilité pour les transporteurs régionaux d'améliorer leur situation étant donné la population du Canada et étant donné la richesse relative des régions?

The Chairman: Mr. Gray.

Mr. I.A. Gray: Mr. Chairman, I believe the regional carriers have the opportunity to do a very fine job within their own regions, and I do not believe they should initially go out beyond their regions.

Again, this white paper is a snapshot of a situation that is current but it is going to change day after day after day. I do not think this policy will be any more than a guideline, and I think the regional carriers living with this proposed policy will enjoy probably a greater growth than the national carriers. I think they are in a fine position.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, je pense que M. Gray est aussi au courant que nous de la situation économique difficile qui existe dans les régions comme les nôtres. Je pense qu'à ce sujet je diffère d'opinion avec lui, mais je respecte la sienne et je suis heureuse de l'avoir entendue.

J'aurais une autre question à poser, si vous permettez. Cela concerne les compagnies d'aviation. On nous dit que certaines compagnies appartiennent au gouvernement et j'aimerais avoir plus de détails sur la position de C.P. Air quant à son opposition à l'intervention des gouvernements provinciaux, c'est-à-dire sur leur possibilité ou leur droit d'être propriétaires d'une compagnie d'aviation?

Mr. I.A. Gray: I think the federal government has a problem with more and more intervention by the provincial governments in the ownership of airlines. I think it is beyond my ability to give you a definitive answer now because, as I recall, there are some discussions or investigations or reviews going on in Ottawa concerning Québecair and the recent funding or buying of preferred shares by the Quebec government.

There is nothing to say that a provincial government cannot operate an airline effectively. It is a business, you learn how to run it and you do it. But whether or not the provincial governments should be having their own airlines, I think, is

[Translation]

mal à ce que Québecair fasse concurrence à Air Canada, de la même façon que la compagnie «Pacific Western Airlines» nous fait la concurrence à Prince George, à Whitehorse et à Terrace.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: I guess, Mr. Chairman, that my next question will be out of order. I am just wondering what is the vocation of a regional carrier which serves such lines as Seven Islands—Mont-Joli and Quebec—Toronto. Mr. Gray, from CP Air, told us that regional carriers had many more opportunities to increase their potential and grow bigger than national carriers. What are those opportunities, given the characteristics of the Canadian population and the related wealth of different regions?

Le président: Monsieur Gray.

M. I.A. Gray: Monsieur le président, je crois que les compagnies régionales ont déjà la possibilité de se développer dans les limites de leur propre territoire, et c'est la raison pour laquelle je ne pense pas, que, au départ, elles devraient déborder de ce territoire.

Ce Livre blanc décrit une situation bien réelle, certes, mais qui va évoluer de jour en jour. Cette politique ne sera certainement qu'une directive et les compagnies régionales qui l'observeront connaîtront certainement un taux de croissance supérieur aux compagnies nationales. Je pense qu'elles se trouvent dans une bonne situation.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, Mr. Gray is probably as well informed as we are about the difficult economic situation in regions like ours. On this subject, I do not share his opinion, but I still respect it and I am glad he expressed it.

I will have another question to ask, with your permission. It deals with air line companies. We were told that some of these companies belong to the government and I would like to know why CP Air is opposed to the fact that provincial governments would have the opportunity or the right to own an air line company.

M. I.A. Gray: Je crois que le gouvernement fédéral va faire face à des problèmes au fur et à mesure que les gouvernements provinciaux seront plus nombreux à posséder des compagnies aériennes. Je ne peux pas vous donner une réponse définitive car, si je me souviens bien, les discussions se poursuivent à Ottawa en ce qui concerne Québec Air et l'achat récent d'actions privilégiées par le gouvernement du Québec.

Je ne prétends pas qu'un gouvernement provincial ne peut pas gérer une compagnie aérienne de façon efficace. C'est une entreprise commerciale comme une autre, il suffit donc d'apprendre. Quant à savoir cependant si les gouvernements pro-

[Texte]

getting to be a real problem. Canada is a funny country and we all love it, but we are just adding more fuel to the provincial-federal conflict if we have every province with its own airline. Pretty soon they will all want to go international and everything else. I think we have to be very careful about any of those kinds of considerations.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Je n'ai plus de question à poser, monsieur le président, mais j'aimerais faire un commentaire en terminant. C'est peut-être justement à cause de la bizarrerie du Canada que l'on y tient tant..., et que l'on discute beaucoup des possibilités d'améliorer nos voies de communication,¹³⁰ que ce soit au plan des idées ou au plan des transports terrestres ou aériens, proprement dit.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, madame Côté.

Mr. Mayer.

Mr. Mayer: Thank you, Mr. Chairman. There are a couple of points I would like to raise. You talked about an ad hoc decision, ad hoc in the sense that it was an ad hoc policy decision, to let PWA fly into Brandon, between Calgary and Toronto. I would like to suggest to you that if you people had applied for that route there would not have had to be an ad hoc decision.

I am wondering, first of all, based on your attitude towards other regionals' being able to compete with you, and what has been referred to by Mr. Nowlan and Mr. Deniger as the CP competitive spirit, first of all, why you would not have applied for that route into Brandon. Secondly, when somebody else applied, why did you oppose it?

• 2140

Mr. I.A. Gray: First off, we believed there was not sufficient traffic generated by Brandon to create a viable operation. We are not in the business to lose money. We will start a service like Halifax and, sure, lose money for the first couple of years, because we figure we are building into a long-term proposition. Our forecasters, rightly or wrongly, advised me that it was not a viable proposition to serve Brandon for a long, long time to come and, therefore, we said we would not serve it.

Secondly, we believed, along with a lot of other people, that service from Brandon through Winnipeg airport was by far the less costly way in the total scheme of things. The Brandon airport, when we first looked at it, needed to be upgraded. There were various other things they wanted done, and MOT did not have that kind of money. I do not know yet whether they have an IRS landing system on the airport.

[Traduction]

vinciaux devraient avoir leur propre compagnie aérienne, je crains que cela ne soulève de graves problèmes. Le Canada est un pays assez bizarre, mais nous l'aimons tous pour cela. Or, je crains que l'on ne fasse qu'ajouter de l'huile sur le feu des relations déjà tendues entre le fédéral et les provinces en autorisant chaque province à avoir sa propre compagnie aérienne. A ce moment-là, les provinces ne tarderont pas à vouloir desservir des routes internationales etc. Il faut donc se montrer très prudent lorsque l'on envisage une telle chose.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: I do not have any other questions, Mr. Chairman, but I would like to end my remarks with a comment. Maybe it is because Canada is a funny country that we love it so much and we discuss a lot about the possibility to improve communications, both in terms of people and transportation networks.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

Monsieur Mayer.

M. Mayer: Merci, monsieur le président. J'aimerais aborder plusieurs questions. Vous avez parlé d'une décision ponctuelle, au sens où il s'agissait d'une décision politique, qui a permis à P.W.A. de desservir Brandon, entre Calgary et Toronto. J'aimerais simplement vous dire que si votre compagnie avait proposé de desservir cette route, il n'y aurait pas eu de décision ponctuelle.

J'aimerais tout d'abord savoir, étant donné que vous pensez que les autres compagnies régionales peuvent vous faire concurrence et étant donné l'esprit compétitif de CP Air, dont ont parlé MM. Nowlan et Deniger, pourquoi vous n'avez pas proposé de desservir Brandon? Deuxièmement, lorsqu'une autre compagnie a fait une proposition, pourquoi vous y êtes-vous opposé?

M. I.A. Gray: Tout d'abord, nous pensions qu'il n'y avait pas suffisamment de trafic à Brandon pour garantir une opération rentable. En effet, nous ne sommes pas là pour perdre de l'argent. Certes, nous serions prêts à desservir une ville comme Halifax et à perdre de l'argent pendant les deux premières années car nous estimerions qu'il s'agit d'une proposition à long terme. Par contre, dans le cas de Brandon, nos analystes nous avaient indiqué, à tort ou à raison, qu'il ne serait pas rentable de desservir Brandon avant longtemps. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de ne pas faire de proposition.

Deuxièmement, nous estimions, comme beaucoup d'autres, qu'il en coûtait bien moins cher, et de loin, de desservir Brandon à partir de l'aéroport de Winnipeg. Nous avons nous-mêmes constaté que l'aéroport de Brandon avait besoin d'être rénové. Il y avait également plusieurs autres choses à faire, mais le ministère des Transports n'avait pas l'argent nécessaire. Je ne sais même pas si l'aéroport a maintenant un système d'atterrissage aux instruments.

[Text]

We felt that Brandon could be best served by Winnipeg, so we bowed out. What we were worried about when we went against PWA was, first, the traffic that once went through Winnipeg that would now go on their flight; secondly, we wanted to make sure that they made a mandatory stop at Brandon, because the next thing would have been Calgary-Toronto non-stop. Air Canada, I think, was in the same situation.

Mr. Mayer: But surely that is for the CTC to decide. If you are opposed to that, surely you should wait until PWA applies to drop Brandon and then come and oppose that.

Mr. I.A. Gray: No, that is not the way it works; when you intervene what you have to do is make sure that you get their licence so worded, otherwise it will be forever and a day gone from your control. That is how the interventions work. If you do not go in and intervene and state your case, you are in trouble—so we state our case.

Mr. Mayer: Which was effectively that you denied the people of Brandon an air carrier service.

Mr. I.A. Gray: No, we did not. No.

Mr. Mayer: Sure. If the CTC—

Mr. I.A. Gray: We intervened—

Mr. Mayer: No, let me finish. The CTC had agreed—I was at that hearing and I spoke there. I live very close to that centre. If the CTC had agreed with you—and, as was mentioned earlier, you are in good company because Air Canada did the same thing—if the CTC had agreed with you people and Air Canada, that part of Canada would not have had air service, would not have jet air service.

Mr. I.A. Gray: Would not have had jet air service, right.

Mr. Mayer: That is right.

Mr. I.A. Gray: You would have had to take a fast bus to Winnipeg airport. That is how they were doing it.

Mr. Mayer: The reason why I think this is relevant to this committee, Mr. Chairman, is because if we are trying to get at CP's attitude towards deregulation and competition, I think we should try to understand why they have done some of the things they have done in the past. I, for the life of me—and I have said the same thing to Air Canada—cannot understand why. It seems to me, if you are serving the public . . . the sole purpose of production, if you are going to talk about free enterprise, is consumption. If you are going to talk about serving an area, that should be the sole end of any enterprise. If you do that well, in terms of providing a service and having it consumed, you are going to survive. PWA was in front of us and said that, effectively, that route has exceeded their expectations by about 50 per cent and it has been very well received. My understanding from that area is that it does not hurt the traffic going out of Winnipeg, that it generated some new business there.

[Translation]

C'est donc parce que nous estimions que Brandon était mieux desservi à partir de Winnipeg que nous n'avons pas fait de proposition. Par contre, ce qui nous a inquiété au sujet de la proposition de PWA était tout d'abord que les passagers qui passaient auparavant par Winnipeg prendraient maintenant la société PWA; deuxièmement, nous voulions nous assurer que cette société avait une escale obligatoire à Brandon, car l'étape suivante aurait été Calgary-Toronto direct. Air Canada, je pense, était dans la même situation.

M. Mayer: Mais il me semble que c'est à la CCT de décider. Si vous vous y opposez, vous devriez au moins attendre que PWA propose d'abandonner l'escale de Brandon.

M. I.A. Gray: Non, ce n'est pas ainsi que ça fonctionne. Lorsque vous intervenez, vous devez vous assurer que le permis délivré à la société est libellé d'une façon bien précise, car après, vous n'avez plus aucun contrôle. C'est ainsi que cela fonctionne. En d'autres termes, si vous n'intervenez pas au cours des audiences pour plaider votre cause, vous vous retrouvez dans une situation difficile, et c'est la raison pour laquelle nous sommes intervenus.

M. Mayer : Et vous l'avez si bien fait que les habitants de Brandon se retrouvent sans transporteur aérien.

M. I.A. Gray: Non, ce n'est pas de notre faute.

M. Mayer: Si. Si la CCT . . .

M. I.A. Gray: Nous sommes intervenus . . .

M. Mayer: Permettez-moi de terminer. La CCT avait accepté la proposition; je m'en souviens, j'étais présent à l'audience et j'y suis même intervenu. En effet, j'habite tout près. Si la CCT avait accepté vos arguments, et ceux d'Air Canada puisque cette société a fait la même chose, cette région du Canada se retrouverait sans service aérien.

M. I.A. Gray: En effet.

M. Mayer: Bon.

M. I.A. Gray: Il vous aurait fallu prendre un bus express jusqu'à l'aéroport de Winnipeg. C'est ainsi que ça marche.

M. Mayer: J'estime que cette question est tout à fait pertinente, monsieur le président, car, si nous voulons essayer de comprendre l'attitude de CP Air vis-à-vis de la déréglementation et de la concurrence, nous devons essayer de comprendre pourquoi cette société a fait certaines choses dans le passé. Personnellement, je n'arrive pas à le comprendre, et j'en ai dit autant aux représentants d'Air Canada. À mon avis, si vous servez le public . . . le seul objectif de la production, dans un système de libre entreprise, c'est la consommation. Or, si vous envisagez de desservir une région, il me semble que ce devrait être le seul objectif de cette entreprise. Si vous le faites bien, c'est-à-dire que vous assurez un service suffisamment utilisé, vous pouvez survivre. PWA a comparu devant nous et nous a déclaré que, en fait, le trafic sur cette ligne dépassait ce qu'elle avait escompté d'environ 50 p. 100. Je connais bien la région et je ne pense pas que cela fasse du tort au trafic sortant de Winnipeg; je pense même que cela était positif pour Winnipeg.

[Texte]

Again, it bothers me that we come here and we are told to go back to what the economic council said. Maybe I could ask you for your opinion of their attitudes towards deregulation in terms of the one-way swinging door, where they believe anybody underneath... they believe the locals should have an opportunity to compete with the regionals and the regionals with the nationals, and that is the way competition, and thereby the deregulation, should come about in the system. Is that something that you people would favour, in broad terms?

Mr. I.A. Gray: In broad terms, I have not read about the one-way swinging door. I have heard it mentioned, but I have not read their brief so I do not want to comment on this. As to the locals coming up to the regionals and the regionals coming in, the regionals are coming in and competing with Air Canada and ourselves wherever the market will sustain it. But they do not come in and compete in places where there is not an opportunity for both of us to make a profit; they do not split a weak market.

As far as I am concerned, in the case of Brandon, when they say it is 50 per cent better than their expectations, well, 50 per cent of zero might be zero. The other side—

Mr. Mayer: Well—

Mr. I.A. Gray: Let me finish. The other side of the coin is that I would like to know what their boardings are at Brandon as opposed to the through traffic. I have no feeling for the situation today as opposed to what we were forecasting.

• 2145

Mr. Mayer: We were told—and I do not know whether I can remember exactly—by the President of PWA who was here that the route anticipated generating a little over \$2,000 an hour and it was generating \$3,000 an hour. I can tell you from experience that it is very tough getting on in Brandon. They flew in there without any work being done to the runways and they fly exactly the same planes as you people fly. So if they can fly in there, I do not see why you cannot fly in there.

But let me pursue a different area. The people from Consumer and Corporate Affairs were here and they were in favour of considerable deregulation in the system. One of the reasons they gave for that is that they felt the economies of scale were reached very, very quickly in terms of the number of aircraft. They suggested six for the regionals.

Could you give us any comments on that as far as the efficiency of your operation is concerned? As you get bigger, what happens to your economies of scale? If we are really talking about servicing the public and having the most number of seats available to Canadians at different centres, what can you tell us from CP's viewpoint, because I think you probably have a special one: you are bigger than the regionals but not,

[Traduction]

Je n'aime pas qu'on nous dise ici, dans ce comité, de nous reporter à ce qu'a dit le conseil économique. Je pourrais peut-être vous demander ce que vous pensez de l'opinion de ce conseil à l'égard de la déréglementation, en ce qui concerne la concurrence à sens unique... Le conseil économique estime que les compagnies locales devraient avoir la possibilité de concurrencer les compagnies régionales, et les régionales les nationales, car c'est ça la concurrence; en conséquence, on devrait déréglementer tout le système. Approuvez-vous cela, de façon générale?

M. I.A. Gray: Je n'ai pas lu ce que le conseil a écrit au sujet de la concurrence à sens unique. J'en ai entendu parler, mais je n'ai pas lu le rapport et je ne peux donc pas vous dire ce que j'en pense. En ce qui concerne la concurrence entre les compagnies locales et les compagnies régionales, et entre les compagnies régionales et les compagnies nationales comme Air Canada et nous, tout dépend de ce que pourra supporter le marché. Mais ces compagnies régionales ou locales ne viennent pas nous faire la concurrence là où il est impossible que les deux fassent des profits. En effet, on ne peut pas se partager un marché déjà peu actif.

En ce qui concerne Brandon, lorsque PWA prétend que le trafic est supérieur de 50 p. 100 à leurs prévisions, vous savez, 50 p. 100 de zéro, c'est zéro. Par ailleurs...

M. Mayer: Eh bien...

M. I.A. Gray: Permettez-moi de terminer. Par ailleurs, j'aimerais bien savoir combien de passagers ils embarquent à Brandon par rapport aux passagers en transit. Je n'ai rien à dire en ce qui concerne la situation actuelle par rapport à ce que nous avions prévu.

M. Mayer: Le président de PWA nous a dit qu'il avait prévu que cette ligne produirait un peu plus de \$2,000 l'heure, alors qu'elle en produit \$3,000. Je sais par expérience qu'il est très difficile d'atterrir à Brandon. Les pistes d'atterrissage n'ont pas été améliorées et cette société utilise exactement les mêmes avions que vous. Donc, si elle peut atterrir à Brandon, je ne vois pas pourquoi vous ne pourriez pas en faire autant.

Permettez-moi maintenant d'aborder un autre sujet. Lorsqu'ils ont comparu, les fonctionnaires du ministère de la Consommation et des Corporations se sont dits favorables à une déréglementation considérable de tout le système. L'une des raisons qu'ils ont mentionnées était que les économies d'échelle s'obtenaient très rapidement en ce qui concerne le nombre d'appareils. Ils ont mentionné le chiffre de six pour les compagnies régionales.

Pourriez-vous nous dire ce que vous en pensez en ce qui concerne l'efficacité de vos activités? Au fur et à mesure qu'une compagnie se développe, qu'advient-il des économies d'échelle? Si l'objectif est vraiment de servir le public et d'avoir le maximum de places disponibles pour les Canadiens dans différents centres, que pensez-vous de cela étant donné que votre société se trouve dans une situation assez spéciale car

[Text]

obviously, as big as Air Canada. Where do you think the economies of scale finally level off?

Mr. I.A. Gray: That great theoretical economies of scale argument is pretty hard to define. If some person says, six airplanes is it, it might be for them and it might be something else for somebody else. I think if you have anything in the neighbourhood of 10 to 15 airplanes you are getting into the economies of scale. I think six is too low a number; that is just my own gut feeling. I would say that if I had 10 or 15 or 20 airplanes, more like the 15 number, I would feel a little more comfortable with my economies of scale. But I need to give frequency to various places.

Now, in our case, we are trying to compete with Air Canada. We have to learn how to walk before we run, so we are starting slowly. We started with 737s, trying to compete with them. What we have to try now is to run frequency against them because they have bigger airplanes and they are well established. You have to be very careful how you do this thing and get economies of scale, you see, by having frequency at your stations. One trip a day could be a loser but three trips a day might just break even.

Mr. Mayer: So what you are saying, and I am not trying to put words in your mouth, concerning economies of scale—and I agree with you, whatever that means in economic jargon; we all have to live in the real world—is that you feel because Air Canada have more numbers than you they are more able to compete. In that case the six planes is ridiculous in your experience; not ridiculous, but it is not a realistic figure in your experience in competing with Air Canada.

Mr. I.A. Gray: It might be the right number for Time Air; it might be the right number for Bob Engle and Northwest Territorial. Six might be the right number. Again, it depends on what you are doing and the size of the airplane and where you are going and so on. What you want to do is minimize your costs, and everybody will do that.

Mr. Mayer: Let me conclude, because I do not have a lot to say, Mr. Chairman. I think we would have a lot more faith in the major carriers, those of us who do not live close to the major centres, the big population centres, if, when something like the application to serve Brandon is made, it is not opposed by the two national carriers, because that makes them look like dogs in the manger. They do not want to provide it themselves, but they do not want anyone else to provide it either. I think that is unfortunate and I do not think it does your image any good.

Let me also say that you people operate in the big leagues. If you saw the ratings, you are now the largest Canadian corporation—you and your parent and all the siblings taken collectively—so I suspect that you are able to compete quite well with the national carrier, at least for a considerable length of time. I am not so sure I buy the argument that, as long as Air Canada is a Crown corporation, you are not going to be

[Translation]

elle est plus importante que les compagnies régionales mais pas autant, bien sûr, qu'Air Canada. A partir de combien d'appareils commencent les économies d'échelle?

M. I.A. Gray: Il est assez difficile de définir cet argument théorique sur les économies d'échelle. Pour certaines sociétés, ce sera six appareils, pour d'autres, ce sera différent. Je pense qu'à partir de dix à 15 appareils, vous réalisez des économies d'échelle. À mon avis, six ce n'est pas assez. Mais c'est une opinion tout à fait personnelle. Je pense donc qu'une quinzaine d'appareils permet de réaliser des économies d'échelle.

Dans notre cas, nous essayons de concurrencer Air Canada. Nous devons bien sûr apprendre à marcher avant de courir et c'est pour cela que nous avançons prudemment. Nous avons commencé à la concurrencer avec des 737. Maintenant, nous devons essayer de la battre sur le plan de la fréquence des vols car Air Canada a des avions plus gros et elle dessert un grand nombre de villes. Il faut être très prudent lorsque vous voulez augmenter la fréquence de vos vols tout en maintenant des économies d'échelle. Vous ferez peut-être des pertes avec un vol par jour, mais vous rentrerez peut-être aussi dans vos frais avec trois vols par jour.

M. Mayer: Je n'essaie pas de vous faire dire ce que vous n'avez pas dit mais, en ce qui concerne les économies d'échelle, vous pensez qu'Air Canada a plus d'atouts dans son jeu parce qu'elle a une flotte plus importante que vous. Vous estimez donc qu'une flotte de six avions est tout à fait insuffisante, tout au moins en ce qui vous concerne par rapport à Air Canada.

M. I.A. Gray: C'est peut-être le chiffre qui s'appliquerait à Time Air, à Bob Engle et à Northwest Territorial. Tout dépend de la nature de vos activités, de la capacité de l'appareil et des lignes que vous voulez desservir. L'objectif doit toujours être de minimiser les coûts et c'est ce que tout le monde fait.

M. Mayer: Permettez-moi de conclure, monsieur le président. Je crois que ceux qui n'habitent pas à proximité des grands centres urbains feraient davantage confiance aux grandes compagnies aériennes si, lorsqu'une proposition de desservir Brandon est déposée, elle ne suscitait pas l'opposition des deux compagnies nationales, car on a l'impression que celles-ci font bonne garde. Elles n'en veulent pas en fait elles-mêmes, mais elles ne veulent pas que quelqu'un d'autre se l'approprie. Cela est fort regrettable et cela n'améliore certainement pas votre réputation.

Permettez-moi aussi de vous dire que vous faites partie des grandes ligues. J'ai lu en effet que vous étiez la plus importante société canadienne, si l'on tient compte de votre société, de sa société mère et de toutes les filiales, et je pense donc que vous êtes suffisamment «outillé» pour concurrencer la compagnie nationale, pendant encore longtemps. Je ne suis pas convaincu que, pour la simple raison qu'Air Canada est une

[Texte]

able to ever effectively compete with it; that is, looking at where the *Fortune* 500 rating just put you people in terms of Canadian companies.

Mr. I.A. Gray: I would like you to come to my board of directors meeting and listen to the situation. It would be a little different argument. They invest money in the airline and they expect us to return it and, boy, it can be pretty hot and heavy.

The Chairman: You invite us to one of your directors' meetings, Mr. Gray?

Mr. I.A. Gray: Why not?

Mr. Deniger: The one you are having in Honolulu.

The Chairman: Is that it?

• 2150

Mr. Mayer: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay, I am going to get to Mr. Nowlan in a moment, but I have two or three questions I would like to put to Mr. Gray myself.

First of all, for the record, would you tell us the types and numbers of aircraft you have in service today?

Mr. I.A. Gray: Anticipating, Mr. Chairman, that question was going to come, I have it here on a piece of paper for you.

The Chairman: That is very kind of you.

Mr. I.A. Gray: At least it is timely.

The Chairman: Would you read that for the record, please, so it will be in the transcript?

An hon. Member: This is filed.

The Chairman: All right, if the committee wants it filed, that is fine.

Mr. Nowlan: It is in their pockets.

The Chairman: In numbers of aircraft, Mr. Gray, are you roughly equivalent to PWA?

Mr. I.A. Gray: We have 33 aircraft, total, as of January 1 this year, and by the end of the year we will have 34.

The Chairman: Thank you.

At page 15 of your brief, in reference to the 800-mile limit applied to regional carriers, you say:

CP Air believes that there should be no exception to this proposal and CP Air objects strongly to the indication in the proposed policy (at paragraph 44) that the Canadian Transport Commission could decide marginal cases slightly in excess of 800 miles in favour of an applicant regional air carrier on the basis of public convenience and necessity.

Why did you make that statement, Mr. Gray?

Mr. I.A. Gray: First, I do not know how they chose the 800 miles, but it just happens that 799 happens to be the non-stop

[Traduction]

société d'État, vous ne pourrez pas lui faire encore longtemps la concurrence. Je veux parler du classement établi par le magazine *Fortune* des 500 principales sociétés canadiennes.

M. I.A. Gray: J'aimerais bien que vous assistiez un jour à une réunion de mon conseil d'administration. Les membres de ce conseil investissent énormément dans la compagnie aérienne et ils s'attendent que nous leur rapportions des profits importants.

Le président: Vous nous invitez donc à une réunion de votre conseil d'administration, monsieur Gray?

M. I.A. Gray: Pourquoi pas?

M. Deniger: Celle que vous allez avoir à Honolulu.

Le président: Ah bon?

M. Mayer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Avant de donner la parole à M. Nowlan, j'aimerais moi-même poser deux ou trois questions à M. Gray.

Tout d'abord, pourriez-vous nous indiquer quels types d'avions et combien d'appareils vous comptez actuellement dans votre flotte?

M. I.A. Gray: J'avais prévu ce genre de question et j'ai la réponse ici, sur cette feuille de papier.

Le président: C'est très aimable à vous.

M. I.A. Gray: En tout cas, c'est une question opportune.

Le président: Auriez-vous l'obligeance de lire la réponse afin qu'elle soit enregistrée?

Une Voix: Le document a été déposé.

Le président: Très bien, si cela vous convient.

M. Nowlan: Ils l'ont dans leurs poches.

Le président: En ce qui concerne le nombre d'appareils, monsieur Gray, il est à peu près équivalent à celui de PWA?

M. I.A. Gray: Au 1^{er} janvier de cette année, nous avions 33 appareils, au total, et nous en aurons 34 à la fin de l'année.

Le président: Merci.

A la page 15 de votre mémoire, en ce qui concerne la limite de 800 milles applicable aux compagnies régionales, vous dites:

CP Air estime que cette proposition ne devrait être assortie d'aucune exception et s'oppose fermement au paragraphe 44 de la politique proposée, où il est dit que la Commission canadienne des transports pourrait trancher les cas marginaux dépassant légèrement 800 milles en faveur d'une compagnie régionale, par souci de commodité publique et de nécessité.

Pourquoi dites-vous cela, monsieur Gray?

M. I.A. Gray: Tout d'abord, je ne comprends pas pourquoi on a choisi 800 milles, mais il se trouve que 799 milles

[Text]

flight from Halifax to Toronto, and my sensitivities are a little close to the surface.

So we have a snapshot for 800 miles. Okay, some personnel supplies right now—Eastern Provincial want to go St. John's, Newfoundland, to Toronto non-stop, and that is over 1,000 miles. Somewhere along the line there is going to have to be some demarcation that is not broken every hour on the hour.

It will change. I am darned sure the policy they have in the air transport section of our country will be flexible and will grow and change just as surely as there are night and day. I do not feel this particular policy here is wrong. It is a good guideline. I am just standing up and saying, if the guideline is there, use it.

The Chairman: If the minister or the Governor in Council—I forget which it was now, but I believe it was the Governor in Council—had not overturned the CTC decision on your having been awarded the Halifax-Toronto flight, which route in Atlantic Canada would you have applied for next?

Mr. I.A. Gray: After—

The Chairman: Halifax-Toronto.

Mr. I.A. Gray: We might have applied for St. John's on our licence. What we do is apply to put a point on our licence and then we can join it up any way we want. We can do St. John's-Halifax or St. John's-Toronto. But sure, we would have applied. In fact, we will apply for St. John's. It is not the end-all or be-all.

The Chairman: Will you apply for Stephenville?

Mr. I.A. Gray: No.

The Chairman: Will you apply for Chatham, New Brunswick?

Mr. I.A. Gray: No, sir.

An hon. Member: Moncton?

Mr. I.A. Gray: No, sir.

The Chairman: On page 16, you say:

CP, however, rejects as being inconsistent with regional concept being proposed, the possibility . . . that a regional air carrier could provide inter-regional operations and non-stop service over 800 miles in length in instances where a national carrier is not willing to operate.

If a national carrier is not willing to operate, why should a regional carrier not be allowed to do so?

Mr. I.A. Gray: I think they can operate, but if they have to make a stop, if this is where they have to—they have the opportunity under the policy to do 1,200 miles if they make a stop. We are just saying they cannot exceed the 800 miles, that is all.

The Chairman: You think it would be good to have a policy that is that inflexible?

[Translation]

correspond à un vol direct Halifax-Toronto, et je reconnais que j'ai les nerfs à fleur de peau.

Supposons que la limite soit fixée à 800 milles. La compagnie *Eastern Provincial* veut assurer la liaison Saint-Jean, Terre-Neuve, Toronto, sans escale, et la distance est supérieure à 1,000 milles. Il faudra donc tracer une ligne de démarcation qui ne sera pas violée constamment.

Mais ça va changer. Je suis convaincu que la politique élaborée par l'administration des transports aériens sera souple et s'adaptera à l'évolution de la situation. J'en suis vraiment convaincu. Je ne dis pas que la politique dont il est question ici est inadéquate. C'est une bonne ligne directrice, et si c'est une ligne directrice, il faut l'observer.

Le président: Si le ministre ou le gouverneur en conseil n'avait pas infirmé la décision de la CCT de vous accorder la ligne Halifax-Toronto, quelle autre ligne de la région de l'Atlantique auriez-vous ensuite proposée de desservir?

M. I.A. Gray: Après . . .

Le président: Halifax-Toronto.

M. I.A. Gray: Nous aurions pu demander que Saint-Jean soit inscrit sur notre permis. Nous demandons en effet que tel ou tel aéroport figure sur notre permis et, ensuite, nous pouvons le desservir comme nous le voulons. Nous pourrions faire Saint-Jean-Halifax ou Saint-Jean-Toronto. Mais nous en aurions certainement fait la demande. En fait, nous avons l'intention de le faire. Tout n'est donc pas joué.

Le président: Allez-vous faire une demande pour Stephenville?

M. I.A. Gray: Non.

Le président: Allez-vous en faire une pour Chatham, au Nouveau-Brunswick?

M. I.A. Gray: Non.

Une voix: Et Moncton?

M. I.A. Gray: Non.

Le président: A la page 16, vous dites que:

CP Air estime cependant qu'il va à l'encontre du concept régional proposé d'envisager de permettre à une compagnie régionale d'assurer des vols interrégionaux et des services sans escale sur des distances de 800 milles lorsqu'une compagnie nationale n'est pas prête à le faire.

Si une compagnie nationale n'est pas prête à assurer ce service, pourquoi une compagnie régionale ne devrait-elle pas être autorisée à le faire?

M. I.A. Gray: Selon la politique, elles peuvent faire 1,200 milles à condition de faire une escale. Nous prétendons tout simplement qu'elles ne peuvent pas dépasser 800 milles, c'est tout.

Le président: Pensez-vous qu'il serait bon d'avoir une politique aussi rigide?

[Texte]

Mr. I.A. Gray: I will guarantee that as soon as the 800 miles is cast in concrete in some legislation here, somebody will be down rapping on the door within a matter of 24 hours asking to have a modification to go for 815; and it will be granted. Then they will go from 815 to 825. I just say let us start off with a base line.

The Chairman: I am going to stop now and go to Mr. Nowlan to wind up, I guess.

Mr. Nowlan: I must say, Mr. Chairman, I know time is moving on. Frankly I wish we could stay here a lot longer. But Mr. Gray obviously may not share my wish.

• 2155

Just on that last point, and even before with the Chairman, surely, again going back to the Grant McConachie spirit, it takes a heck of a lot more flexibility to come down here and knock on doors and get your 800-mile ad hoc policy statement of the CTC or a minister changed than going through all the apparatus of changing the law. That is why I put to you about the dilemma that government finds itself in, or any government, in trying to change a port policy that is now 45 years old in law and Crowsnest Pass policy that is now 85 years old in law.

Mr. I.A. Gray: The CTC and the government have permitted the air transport rules and regulations that were put down by Mr. Pickersgill to be all modified slowly over the years, and nobody seemed to worry about that.

Mr. Nowlan: Mr. Gray, can you tell me categorically tonight that there is not perhaps a CP Air bubbling out there somewhere that may want the chance that you finally got by knocking on doors and not having to amend the statute?

Mr. I.A. Gray: Why should people not have to prove public convenience and necessity?

Mr. Nowlan: Well, you had to prove that.

Mr. I.A. Gray: Yes.

Mr. Nowlan: But I am asking you this. If the white paper is adopted and the 800 miles, the division of Winnipeg, I am asking you if you can tell me categorically there is not a CP situation out there in the hinterland that might want the same chance that you got.

Mr. I.A. Gray: I am sure there are. There are four regionals.

Mr. Nowlan: And you are telling me there is no difference between knocking on doors here in Ottawa and getting an ad hoc policy change and/or coming here to Ottawa trying to get legislative change?

Mr. I.A. Gray: First off, is this going to be in legislation? I do not know. For all I know, it is a policy. The policies that were enunciated by Mr. Pickersgill and so on seemed to be able to be changed without having to go before Parliament and getting an order in council.

[Traduction]

M. I.A. Gray: Je parie que, dès que cette limite de 800 milles sera inscrite dans une loi, quelqu'un viendra demander dans les 24 heures que ce chiffre sera remplacé par 815, et on lui accordera. Ensuite, 815 sera remplacé par 825 et ainsi de suite. Je dis simplement qu'il faut fixer une limite.

Le président: Je vais m'arrêter pour l'instant et laisser le soin à M. Nowlan de terminer la discussion.

M. Nowlan: Monsieur le président, le temps passe vite. Franchement, j'aimerais bien que nous puissions siéger beaucoup plus longtemps. Mais je suppose que M. Gray n'est pas du même avis.

A propos de cette dernière remarque, et toujours dans l'esprit de Grant McConachie, je crois qu'il est beaucoup plus facile de comparaître ici, d'obtenir une décision de la CCT sur les 800 milles ou de faire changer un ministre d'avis, que de modifier une loi. C'est la raison pour laquelle j'essaye de vous faire comprendre le dilemme dans lequel le gouvernement se trouve lorsqu'il veut essayer de modifier une politique sur les ports, qui date de 45 ans, et une politique sur la Passe du nid de corbeau, qui existe depuis 85 ans.

M. I.A. Gray: La CCT et les gouvernements ont permis que les règlements établis par M. Pickersgill en ce qui concerne les transports aériens soient modifiés progressivement au fil des années, et personne ne s'y est opposé.

M. Nowlan: Monsieur Gray, pouvez-vous m'affirmer catégoriquement ce soir qu'il n'y a pas une autre compagnie aérienne qui aimerait bien avoir la chance que vous avez de pouvoir frapper à certaines portes sans être obligé de faire modifier la loi?

M. I.A. Gray: Pourquoi ne devrait-on pas avoir la possibilité de prouver que le service assuré répond aux exigences de commodité publique et de nécessité?

M. Nowlan: Vous avez dû le prouver.

M. I.A. Gray: Oui.

M. Nowlan: Si le Livre blanc est adopté ainsi que la limite des 800 milles, pouvez-vous me dire catégoriquement s'il n'y a pas une autre compagnie qui voudra bénéficier de la même chance que vous?

M. I.A. Gray: Certainement. Il y a quatre compagnies régionales.

M. Nowlan: Et vous prétendez qu'il n'y a aucune différence entre frapper à certaines portes, à Ottawa, pour obtenir une modification ponctuelle de la politique, et venir à Ottawa pour obtenir une modification législative?

M. I.A. Gray: Tout d'abord, ceci va-t-il figurer dans la loi? Je n'en sais rien. Pour le moment, ce n'est qu'une politique. Il semble que les politiques qui ont été arrêtées par M. Pickersgill ont pu être modifiées sans passer par le Parlement et sans nécessiter un arrêté en conseil.

[Text]

Mr. Nowlan: And you never came before a parliamentary committee on transport to discuss a white paper, did you?

Mr. I.A. Gray: No, I never had the opportunity. I am finding it great fun.

Mr. Nowlan: So am I. So let us just go one step further from what the chairman mentioned. I would love to even amplify what my friend from La Prairie mentioned about the 800 miles, but when you say . . . I am going to put this to you because while it is not within our terms of reference strictly, because we are only talking about the roles between domestic carriers, CP has a very valid claim on grandfather history to international routes. In your interesting speech before the Canadian Club of Montreal on October 19, 1981, you refer to your good friend, Claude Taylor, and how he has already made a claim that Air Canada should be the only international flag carrier. I want you to tell this committee how you can come out on page 15 and say that there should be no exception to the proposal of the 800 miles, regardless of how hard it was for some regional carrier to develop that line, and your claim that you should be protected on international rights because, to quote you on page 10:

We developed these routes without subsidy over the years through thick and thin, and there were many thin, even minus years.

Would you please try to rationalize in my mind why I should listen to you when you say that there should be no exception on the 800, where a regional carrier might have weathered through thick and thin, without subsidy, to have that route and be confronted with this policy, and then you are going to come before us or you are going to knock on a door of some minister down the road and say, hey, Mr. Minister, do not take away our international route and give it to Air Canada. Where is the logic?

Mr. I.A. Gray: I will tell you the logic. At least the regional carrier is going to still operate under 800 miles, but when you lose your international routes you do not operate, you quit.

Mr. Nowlan: That is right.

Mr. I.A. Gray: So there is the logic.

Mr. Nowlan: Okay; I want to go quickly on a couple of points, Mr. Chairman, here. I am not going to continue with his brief too much, but I want to just try to put in perspective here a couple of things. I think I made it clear earlier that . . . Again, certainly in your brief tonight, you talk about an interesting phrase which, I must say, depending on how you interpret it, summarizes perhaps the situation.

You talk about the proposed white paper, your quotes on page 10:

. . . based more upon the premise of controlled progressive deregulation rather than upon the premise of immediate total deregulation as has occurred in the United States.

[Translation]

M. Nowlan: Et vous n'avez jamais comparu devant un comité des Transports pour discuter d'un Livre blanc?

M. I.A. Gray: Non, je n'en avais jamais eu l'occasion auparavant, et je constate que c'est très amusant.

M. Nowlan: Moi aussi. Maintenant, allons un peu plus loin que ce que disait le président. J'aimerais même aller un peu plus loin que ce que mon collègue de Laprairie indiquait à propos des 800 milles, mais quand vous dites . . . Je vais vous poser la question suivante, même si elle ne relève pas directement de notre mandat, car nous sommes censés parler uniquement des activités des compagnies intérieures; toutefois, CP Air a déjà eu pas mal de faveurs en ce qui concerne les lignes internationales. Dans un discours très intéressant que vous avez prononcé devant le Canadian Club de Montréal le 19 octobre 1981, vous avez dit comment votre grand ami, Claude Taylor, a avancé l'argument selon lequel Air Canada devrait être la seule compagnie internationale. Comment alors pouvez-vous dire, à la page 15 de votre mémoire, que la proposition des 800 milles ne devrait souffrir aucune exception, peu importe les difficultés que cela pouvait causer à certaines compagnies régionales; par ailleurs, vous prétendez que vous devriez être protégés en ce qui concerne les droits internationaux parce que, comme vous le dites à la page 10:

Nous avons établi ces lignes grâce à de nombreux efforts de notre part et sans l'aide de subventions, efforts qui ont parfois été très longs à aboutir.

Comment pouvez-vous concilier ces deux déclarations. Vous me dites, d'une part, que la limite de 800 milles ne devrait être assortie d'aucune exception, même si une compagnie régionale a dû suer sang et eau pour établir la ligne, sans subvention; d'autre part, vous comparez devant notre comité ou allez frapper à la porte d'un ministre pour lui demander de préserver votre ligne internationale et ne pas la donner à Air Canada. C'est pas du tout logique?

M. I.A. Gray: Je vais vous expliquer. La compagnie régionale aura au moins la ressource de continuer ses activités en-dessous de 800 milles; or, si vous perdez vos lignes internationales, vous ne pouvez plus fonctionner.

M. Nowlan: C'est exact.

M. I.A. Gray: Donc, c'est parfaitement logique.

M. Nowlan: D'accord. Je vais maintenant passer à autre chose. Je vais m'écarter un peu du mémoire pour essayer de replacer certaines choses dans leur contexte. J'ai déjà dit . . . Il y a une phrase de votre mémoire qui, selon la manière dont on l'interprète, résume peut-être la situation.

A propos du Livre blanc, vous dites, à la page 10:

. . . en prenant pour hypothèse une déréglementation progressive et contrôlée, plutôt qu'une déréglementation totale et immédiate, comme ce fut le cas aux États-Unis.

[Texte]

[Traduction]

• 2200

I just want to put on the record, Mr. Chairman, that without arguing about progressive or total deregulation, I think, Mr. Gray, there is no member of this committee that I know of who is talking about a totally deregulated atmosphere where CTC is not around to define public convenience and necessity.

And let us not waste much time with the American experience, because you would be the first to agree with me in view of your company's experience that one of the big differences which makes Canada unique in so many ways with the United States—and let us not talk about weather and population—is that we have an Air Canada in Canada and there is no comparable carrier in the United States—and/or yourself dividing up the market. So let us not have canards and red herrings about the difference. We all know there is a difference between Canada and the United States, so let us not waste much time on that.

In terms of filing and competition, I am most interested in what you said to one of the witnesses here earlier, Mr. Chairman, and I appreciate the role of reality. If you are two national carriers, you are perhaps going to have a pretty close fare structure. Wardair can tick away out there and bother you to a point. But do you really want this committee to believe there is fare competition in this country between CP and Air Canada in view of your experience this last summer when you refiled your fare increase after Air Canada surprised you and filed an increase for fares that was a little lower than your initial filing? I am looking at *The Globe and Mail* of August 18.

Mr. I.A. Gray: First off, I do not know what it says.

Mr. Nowlan: It says, and you may be able to explain it:

Fares competition in Canada air routes is heating up with Air Canada at Montreal flexing its pricing muscle.

I will come back to that because Mr. Mayer talked about something about the Crown corporation and its financial capability to put you out of business, which I think is also the world of reality at the moment.

The nationally-owned airline has surprised its opposition by filing for domestic fare increases lower than those filed by CP Air of Vancouver and the regional carriers. As a result, CP Air has backed away from a 9 per cent fare increase it filed with the CTC to go into effect September 8, 1981. In the past, Air Canada and CP have filed joint fare applications or separate applications with the same increases, which had drawn public criticism. This time, however, Air Canada waited a few days after the CP air fare application was made and instead of matching it, filed for only a 6 per cent increase.

J'aimerais tout d'abord signaler, monsieur le président, qu'en ce qui concerne une déréglementation progressive ou totale, je ne pense pas qu'un membre de ce comité envisage une déréglementation totale où la CCT ne serait plus là pour définir ce qu'est la commodité publique et la nécessité.

Ne perdons pas trop de temps avec l'expérience américaine, car vous seriez le premier à reconnaître avec moi que l'une des principales différences qui sépare le pays, sans parler du climat et de la population, est le fait que nous avons une société Air Canada au Canada, et qu'il n'y a aucune compagnie comparable aux États-Unis. Donc, n'utilisons pas de faux-semblants à ce sujet. Nous savons tous qu'il y a des différences entre le Canada et les États-Unis et ce n'est donc pas la peine de perdre du temps avec cela.

En ce qui concerne le dépôt des demandes et la concurrence, ce que vous avez dit à l'un des témoins, monsieur le président, m'a beaucoup intéressé. En effet, lorsqu'il y a deux compagnies nationales, elles sont obligées d'avoir des tarifs assez semblables. Wardair peut offrir des prix plus avantageux et vous gêner jusqu'à un certain point. Mais voudriez-vous nous faire croire qu'il existe une concurrence sur le plan des tarifs entre CP Air et Air Canada, étant donné que l'été dernier, vous avez refait une demande d'augmentation des tarifs après qu'Air Canada vous ait surpris en demandant une augmentation légèrement inférieure à la première que vous aviez demandée? Je me reporte au *Globe and Mail* du 18 août.

M. I.A. Gray: Je ne sais pas ce que dit cet article.

M. Nowlan: Voilà ce qu'il dit, et vous pourrez peut-être me donner des explications:

La concurrence sur les lignes aériennes canadiennes est de plus en plus serrée avec l'abaissement des tarifs d'Air Canada à Montréal.

J'y reviendrai tout à l'heure car M. Mayer a dit quelque chose au sujet de la société d'État et de sa capacité financière à vous acculer à la faillite.

La compagnie nationalisée a surpris sa concurrente en demandant une augmentation des tarifs intérieurs inférieure à celle demandée par CP Air de Vancouver et par les compagnies régionales. En conséquence, CP Air a retiré sa demande d'augmentation des tarifs de 9 p. 100 qu'elle avait soumise à la CCT et qui devait entrer en vigueur le 8 septembre 1981. Dans le passé, Air Canada et CP Air faisaient des demandes d'augmentation conjointes ou séparées pour la même augmentation, ce qui avait fait l'objet de critiques dans le public. Cette fois-ci, cependant, Air Canada a attendu que CP Air dépose sa demande et, au lieu d'en déposer une équivalente, n'a réclamé qu'une augmentation de 6 p. 100.

[Text]

You filed for a 9 per cent increase. Can you understand the credibility of the public in wondering if there is competition in fares when this type of thing is going on?

Mr. I.A. Gray: Would you not draw back your increase so you could be competitive? If a fellow filed a lower fare, I am not going to sit there and have him take all the business.

Mr. Nowlan: We are talking about competition.

Mr. I.A. Gray: That is competition. Air Canada put in a lower fare, then we went back and said: Fine, we cannot have the big increase; I will take the lower fare.

Mr. Nowlan: Well, coming to that—

Mr. I.A. Gray: And as far as previously is concerned, we all filed separately and it just happens in certain cases you will find the percentages are different.

Mr. Nowlan: Okay. Coming to the filing and competition, I am aware of the reality of the fares, I suppose, but on page 11 of your speech again to the Canadian Club in Montreal in October 1981 you say and amplify more or less what you said to Mr. Mayer earlier, and I am quoting the last paragraph of that page:

Any government Crown corporation which has access to the taxpayers' purse can put any private competitor out of business if it has a mind to.

Now, you go on and amplify that about the infusion of public funding, \$300 million to Air Canada, and so on.

Mr. Gray, you come here on this white paper, which, in the words of the author, Mr. Lovick of the DOT, is going to fine-tune the status quo—there are some people who suggest it is going to freeze the status quo—you, as a competitor that will go to the hinterland of B.C. and came across the mountains and finally extended yourselves into a national carrier, albeit great, you are coming here and telling this committee tonight that you are quite prepared to have either fine-tuning of the status quo or freezing of the status quo, that it is going to allow Air Canada to put you out of business any time it wants to.

Mr. I.A. Gray: I will put it this way: I think that status quo is a figment of everybody's imagination because it will not be status and quo for long; it will be modified and adjusted within a matter of 12 months; and, status quo or otherwise, if Air Canada want to price us out of the market, they can.

Mr. Nowlan: Okay, on that, two last questions because, Mr. Chairman—no, no, this is very interesting—because if you feel that—and I think you are being pretty realistic; that was a tremendous speech you made in Montreal, a very good speech. If you feel that, vis-à-vis Air Canada and you, do you not think there is some justification for a fellow called Max Ward to think that he may be put out of business by this alleged predatory pricing and domestic charter rates on domestic flights?

[Translation]

Vous avez donc réclamé une augmentation de 9 p. 100. Comment le public peut-il croire qu'il existe vraiment une concurrence au niveau des tarifs quand ce genre de chose se produit?

M. I.A. Gray: Vous n'en feriez pas autant pour être compétitif? Si mon concurrent demande une augmentation inférieure à la mienne, je ne vais certainement pas le laisser me prendre tout le marché.

M. Nowlan: Nous parlons de concurrence.

M. I.A. Gray: Exactement. Air Canada a réclamé une augmentation inférieure à la nôtre et c'est la raison pour laquelle nous avons décidé de modifier notre demande.

M. Nowlan: Pour en venir à ça...

M. I.A. Gray: Et en ce qui concerne le passé, nous avons toujours déposé nos demandes séparément et il se trouve que, dans certains cas, les pourcentages étaient différents.

M. Nowlan: Bien. Pour en revenir au discours que vous avez prononcé devant le *Canadien Club* à Montréal, en octobre 1981, vous dites à la page 11, et cela amplifie sans doute ce que vous disiez à M. Mayer tout à l'heure:

Toute société d'État qui a accès au Trésor public peut acculer un concurrent du secteur privé à la faillite si elle le désire.

Vous poursuivez en parlant des 300 millions de dollars de crédits affectés à Air Canada.

Monsieur Gray, vous venez nous voir ce soir au sujet du Livre blanc qui, selon son auteur, M. Lovick du ministère des Transports, va améliorer la situation actuelle, quoique ce ne soit pas l'avis de tout le monde. Vous venez donc nous voir ce soir, vous dont la société a démarré en Colombie-Britannique pour ensuite franchir les montagnes et s'établir au niveau national, vous venez nous dire que ce Livre blanc va permettre à Air Canada de vous acculer à la faillite comme bon lui semble.

M. I.A. Gray: Quand on parle de statu quo, c'est quelque chose de très abstrait car la situation évolue sans cesse. Et *statu quo* ou pas, si Air Canada veut nous faire perdre le marché en imposant des tarifs très bas, elle peut le faire.

N. Nowlan: J'aimerais poser encore deux questions à ce sujet car c'est extrêmement intéressant. Le discours que vous avez prononcé à Montréal était très bon. Mais si c'est ce que vous pensez, ne croyez-vous pas justifié qu'un certain Max Ward craigne d'être acculé à la faillite par tous ces tarifs extrêmement bas qui sont pratiqués sur des vols intérieurs?

[Texte]

• 2205

Mr. I.A. Gray: Max can answer that himself when he appears before the committee later.

Mr. Nowlan: Okay, and we will let Mr. Ward answer. He is going to be here.

I am going to read this because it is so topical in view of what just happened in England. Page 12 of your speech:

Press reports suggest that Wardair is experiencing less than satisfactory financial returns. However, that may be simply a rumour initiated by Max Ward to gain public sympathy.

Mr. I.A. Gray: That is right.

Mr. Nowlan: Mr. Gray, you are a pretty talented, competent man of the airways. In view of your own apprehension that the cards are stacked against you if Air Canada wanted to move to put you out of business, and with all your strength from your parentage, do you really think that a Max Ward with six planes is floating rumours that he might be put out of business because of fare structure and in view of what happened to a fellow called Freddie Laker in England just this weekend?

Mr. I.A. Gray: I do not think Max is in quite the same position as Freddie Laker.

Mr. Nowlan: No, but he has some of the entrepreneurial spirit of a Grant McConachie who was a bush pilot too.

Mr. I.A. Gray: Yes, that is right.

Mr. Nowlan: And Freddie Laker swept the floors before he did it. I mean, they each had innovation and incentive.

Mr. I.A. Gray: That is right, and Freddie Laker and McConachie would have been great friends if they both could meet. The big point in this case is that Max Ward has a great way of coming down here and crying the blues, and I do not mind telling him so because he is right here behind me. I have heard him tell it before, and with the violin out, so I just thought it was a good point to make.

Mr. Nowlan: I really did not know Mr. Ward was here because I was so intent on looking at your eyeballs to see just how you were going to answer. My last question really is right on the point, Mr. Chairman, and it follows again from page 12 of Mr. Gray's speech. You were talking about Mr. Max Ward. Now listen to this!

Max Ward will be looking for further relief to support his claim that he is a scheduled charter carrier, which is a contradiction in terms.

My question to you is: could you please explain to me how you as a national carrier with a scheduled service giving charter fares can maintain the distinction of a charter service that wants scheduled service?

Mr. I.A. Gray: We can maintain the distinction because it is already in the regulations, and that is the way it stands. There might be change tomorrow, for all I know. People are always asking for adjustments.

[Traduction]

M. I.A. Gray: Max pourra vous répondre lui-même quand il comparaitra devant votre comité.

M. Nowlan: Bien, nous attendrons donc la réponse de M. Ward. Il va comparaître un de ces jours.

Je vais vous lire ce qui suit car c'est tout à fait pertinent étant donné ce qui vient de se passer en Angleterre. A la page 12 de votre discours, vous dites:

Certains articles prétendent que Wardair enregistre des taux de rendement peu satisfaisants. Cependant, ce n'est peut-être qu'une rumeur lancée par Max Ward pour s'attirer la sympathie du public.

M. I.A. Gray: C'est exact.

M. Nowlan: Monsieur Gray, vous êtes très compétent dans votre domaine. Bien que vous craigniez n'avoir aucune chance si Air Canada décidait de vous acculer à la faillite, pensez-vous vraiment qu'un petit Max Ward avec ses six avions puisse s'amuser à faire courir la rumeur qu'il risque d'être acculé à la faillite à cause des tarifs de certaines sociétés, compte tenu de ce qui vient d'arriver à un certain Freddie Laker en Angleterre, le week-end dernier?

M. I.A. Gray: Je ne pense pas que Max soit dans la même situation que Freddie Laker.

M. Nowlan: Non, mais il a le même esprit d'entreprise que Grant McConachie qui était, lui aussi, pilote de brousse.

M. I.A. Gray: C'est exact.

M. Nowlan: Et Freddie Laker avait aussi fait preuve de beaucoup d'imagination et d'ingéniosité.

M. I.A. Gray: C'est exact, et Freddie Laker et McConachie auraient certainement été bons amis s'ils avaient pu se rencontrer. Mais il faut dire ici que Max Ward sait y faire quand il s'agit de se plaindre et je ne me gêne pas pour le dire car je sais qu'il est juste derrière moi. Ce n'est pas la première fois qu'il faut toute cette comédie, mais avant, il n'y avait pas les violons.

M. Nowlan: Je ne savais pas que M. Ward était ici, tellement j'étais occupé à vous regarder droit dans les yeux pour voir comment vous alliez répondre. Pour terminer, j'aimerais vous poser une question au sujet de la page 12 de votre discours où vous dites, au sujet de M. Max Ward:

Max Ward va essayer d'obtenir encore de l'aide car il prétend assurer des vols nolisés réguliers, alors que ces termes sont contradictoires.

J'aimerais savoir ceci: comment une compagnie nationale comme vous, ayant un service régulier et offrant des tarifs de vols nolisés, peut se distinguer d'un service de vols nolisés qui veut assurer des vols réguliers?

M. I.A. Gray: Il est facile de maintenir la distinction étant donné qu'elle figure déjà dans les règlements. Certes, ces règlements peuvent être changés.

[Text]

But there is a difference. First off, he can cut and run from any market he wants. But once you get a licence you do not cut and run; you have to stay in there come thick and thin, day in and day out. And Max does it, for crying out loud.

Mr. Nowlan: He is not in your league; he does not have a licence with points.

Mr. I.A. Gray: That is right, and he wants a licence with points, but he has all the goodies right now; he can go any time he wants and right against us.

Mr. Nowlan: Mr. Gray, do you not think it would be a little easier for a Max Ward or a Freddie Laker to within Canada fly a service from Halifax to Vancouver whereby half his fares could be a charter price and the other fares be regular price or scheduled price, and equalize and average out the price rather than . . . ?

Mr. I.A. Gray: What do you think Air Canada and CP Air are doing? That is exactly right.

Mr. Nowlan: That is what they are doing, but he does not have the ability and the right under the present . . . I am trying to get to your own words, the distinction. Once you and Air Canada domestically have gone, I would suggest, stimulated by Max Ward or Freddie Laker, to meet the public demand for cheaper service—and as a national carrier you fought the ABC rules, we have gone through that—once you go and have charter rates and a scheduled licence or a scheduled service, and you are flying a plane that has the same belly cargo and everything else, I really question how you or Air Canada, with Mr. Taylor on Thursday, can come in and now ask this committee to make the distinction in equipment so that in effect a scheduled flyer can give charter fares domestically, meanwhile flying the same type of plane, a charter service—and at the moment that is all he is—does not have the right to at least give some scheduled service within Canada.

Mr. I.A. Gray: As I recall, he can actually fly ABC any day of the week he wants and as many times a day as he wants as long as he advertises them well in advance.

Mr. Nowlan: Yes, and you have to stay over a week and Sundays.

Mr. I.A. Gray: There are also fences around the other fares that Air Canada and ourselves have.

• 2210

Mr. Nowlan: But nothing like—

Mr. I.A. Gray: Just as tough a bunch of fences.

Mr. Nowlan: Your fence is just a corral fence on Mr. Mayer's farm. We are not talking about a Trojan wall.

The Chairman: All right, thanks, Mr. Nowlan. Mr. Turner has indicated he would like to ask two questions.

You are on, Mr. Turner.

[Translation]

Mais il y a une différence. Tout d'abord, M. Ward peut se retirer de n'importe quel marché, ce que vous ne pouvez pas faire si vous avez un permis. En effet, vous devez continuer de desservir les aéroports mentionnés sur votre permis, coûte que coûte.

M. Nowlan: Mais Max ne fait pas partie de votre ligue, il n'a pas de permis où sont indiqués un certain nombre d'aéroports à desservir.

M. I.A. Gray: C'est exact, et il cherche à en obtenir un. Pourtant, il a déjà tous les avantages, sans en avoir les inconvénients, et il peut s'attaquer à nous quand il veut.

M. Nowlan: Monsieur Gray, ne pensez-vous pas qu'il serait plus facile pour Max Ward ou Freddie Laker d'assurer un service intérieur entre Halifax et Vancouver où la moitié des places seraient offertes à un prix de vol nolisé et l'autre moitié à un prix régulier, plutôt que . . . ?

M. I.A. Gray: A votre avis, que font Air Canada et CP Air? Exactement cela.

M. Nowlan: En effet, mais Max Ward, lui, ne le peut pas . . . J'essaye donc de vous faire admettre cette distinction. Une fois que votre société et Air Canada, stimulées par Max Ward ou Freddie Laker, ont décidé d'adopter des tarifs de vols nolisés et des services réguliers, avec des avions de même capacité, je me demande vraiment comment vous pouvez venir demander à notre comité de faire la distinction entre les équipements de sorte qu'un vol régulier peut offrir des tarifs de vols nolisés sur les lignes intérieures alors que le même type d'avion, assurant un service de vol nolisé, n'a pas le droit d'assurer des services réguliers au Canada.

M. I.A. Gray: Que je sache, il peut offrir des tarifs APEX n'importe quel jour de la semaine et aussi souvent qu'il le veut par jour, du moment qu'il l'annonce suffisamment à l'avance.

M. Nowlan: Oui, et il faut rester une semaine et le dimanche.

M. I.A. Gray: Lorsqu'Air Canada et notre société veulent offrir ce genre de tarifs, elles ont aussi ce genre de restrictions.

M. Nowlan: Mais rien . . .

M. I.A. Gray: Et ces restrictions sont très sévères.

M. Nowlan: Ces restrictions ne représentent presque rien pour vous.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. M. Turner a deux questions à poser.

Monsieur Turner, vous avez la parole.

[Texte]

Mr. Turner: Mr. Gray, has CP Air ever received a request to service London and the southwestern Ontario area? If you were approached, would you consider a request to service the area of London and southwestern Ontario?

Mr. I.A. Gray: As a matter of fact we have been approached to service London, and as I recall, the marketing people are taking a look at it right now to see if we can do it in some form or another. I am not too sure we can do it yet, but it is there. We are willing to consider it.

Mr. Turner: Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner.

Mr. Gray, I want to thank you for coming before us this evening. I hope you found it lively. You said a minute ago you enjoyed it. I know that Mr. Ward is here and he will have his day in court before long. I want to warn him to leave his violin at home. But we will look forward to having him and to hearing what he has to say vis-à-vis your comments on his operation.

In any case, sir, we thank you for coming. We wish you continued good luck and growth with your airline.

Mr. I.A. Gray: Mr. Chairman, may I make one point? If I have caused the people a lot of trouble by not getting this orange book here in time, I am quite prepared to come back and be questioned again when they have had more time.

The Chairman: We appreciate that. The book was out a little earlier. There was some problem with the distribution after it left the clerk's office at 4.30 this afternoon. In any case, we appreciate that offer, Mr. Gray, thank you.

The meeting is adjourned to 9.30 a.m. Thursday, February 11.

[Traduction]

M. Turner: Monsieur Gray, CP Air a-t-elle jamais reçu une demande pour desservir London et le sud-ouest de l'Ontario? Seriez-vous prêt à examiner une telle demande?

M. I.A. Gray: En fait, nous avons été contactés pour desservir London et, si je me souviens bien, la direction de la commercialisation étudie actuellement la possibilité de le faire. Je ne sais pas si c'est faisable, mais c'est en cours d'étude.

M. Turner: Merci.

Le président: Merci, monsieur Turner.

Monsieur Gray, j'aimerais vous remercier d'avoir comparu devant nous ce soir. La discussion vous a sans doute paru animée. Vous avez dit tout à l'heure que cela vous plaisait. Je sais que M. Ward est présent et qu'il doit comparaître un de ces jours. Je voudrais simplement le prévenir de laisser son violon chez lui. Nous avons hâte d'entendre ce qu'il a à dire au sujet des remarques que vous avez faites sur ses activités.

Quoi qu'il en soit, je vous remercie. Nous vous souhaitons bonne chance et du succès dans votre entreprise.

M. I.A. Gray: Monsieur le président, puis-je faire une remarque? Si le fait que le Livre orange n'ait pas été soumis à temps cause des difficultés, je suis prêt à revenir pour répondre à d'autres questions à une date ultérieure.

Le président: Je vous en remercie. Le Livre est sorti tout à l'heure. Il y a eu des problèmes à la distribution mais, de toute façon, je vous remercie de votre offre.

La séance est levée jusqu'au jeudi 11 février à 9h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacre-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN:

From Canadian Pacific Air Lines, Limited (CP Air):

Mr. Ian A. Gray, President and Chief Executive Officer.

De Canadian Pacific Air Lines, Limited (CP Air):

M. Ian A. Gray, président—directeur général.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 46

Fascicule n° 46

Thursday, February 11, 1982

Le jeudi 11 février 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

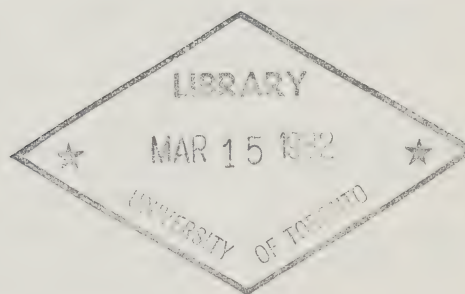
The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier
Policy (Unit Toll Services), August 1981"Le document intitulé, «Politique concernant le transport
aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

TÉMOINS:

(See back cover)

(Voir à l'endos)

First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Bockstael	Gourd
Corbin	Harquail
Deniger	MacKay
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Mayer
Ellis	McDermid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messrs. — Messieurs

McRae	Scott (<i>Hamilton—</i> <i>Wentworth</i>)
Nowlan	Siddon
Parker	Skelly
Penner	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, February 11, 1982:

Mr. MacKay replaced Mr. Nickerson.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 11 février 1982:

M. MacKay remplace M. Nickerson.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 11, 1982

(75)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, MacKay, Nowlan, Siddon, Skelly and Turner.

Other Members present: Messrs. Campbell (*LaSalle*) and Nickerson.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant, Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

Witness: From Wardair Canada (1975) Ltd.: Mr. Maxwell Ward, Chairman and President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The witness made a statement and answered questions.

At 10:55 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:04 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(76)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Maltais, Nowlan and Siddon.

Other Members present: Mr. Campbell (*LaSalle*) and Mrs. Côté.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

Witness: From Air Canada: Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 FÉVRIER 1982

(75)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h 40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Chicoutimi*), Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, MacKay, Nowlan, Siddon, Skelly et Turner.

Autres députés présents: MM. Campbell (*LaSalle*) et Nickerson.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien, M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Témoin: De Wardair Canada (1975) Ltd.: M. Maxwell Ward, président du Conseil et directeur général.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi ayant trait au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no. 40*).

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 10h 55, le Comité suspend ses travaux.

A 11h 04, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

A 12h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(76)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h 40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Maltais, Nowlan et Siddon.

Autres députés présents: M. Campbell (*LaSalle*) et M^{me} Côté.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien, M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Témoin: De Air Canada: M. Claude I Taylor, président et directeur général.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi ayant trait au document intitulé: «Politique concernant le transport

1981". (See *Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The witness made a statement and answered questions.

In accordance with a motion of the Committee, at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the brief submitted by Air Canada be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See *Appendix "TRPT-21"*).

At 5:04 o'clock p.m. the sitting was suspended.

At 5:10 o'clock p.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 6:16 o'clock p.m., the Committee adjourned until 8:00 o'clock this day.

aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no. 40*).

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que le mémoire soumis par Air Canada soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir appendice "TRPT-21"*).

A 17h 04, le Comité suspend ses travaux.

A 17h 10, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

A 18h 06, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20h 00.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, February 11, 1982

• 0940

The Chairman: Order, please.

While it is quite permissible for reporters to be present during a hearing and to take notes, it is not permissible for the TV cameras to operate while the committee is in session. So I would ask that the cameras be put away. We do not have any objections, but we have no authority.

We are resuming consideration of our order of reference relating to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August, 1981". I simply want to take a minute to point out that while some members of the committee may have received a letter from Mr. Spalding of Wardair, there is one statement in that letter that I think should be clarified. When Mr. Spalding suggests that Wardair was not one of the witnesses suggested by Transport Canada, we did not receive our suggestions or take our lead as to witnesses from Transport Canada. The committee is independent and makes its own choice of witnesses. I just wanted that to be clearly understood.

I want to take the opportunity now to welcome to our committee this morning Mr. Maxwell Ward, Chairman and President of Wardair Canada (1975) Ltd. Mr. Ward has become a fairly regular visitor to our committee of late. I believe this is the second time in about four and a half months that Mr. Ward has appeared before our committee. We had the pleasure of having him as a witness before us in Toronto when we were doing our tour of Ontario.

I would now invite you, Mr. Ward, to make your opening statement, and then we will proceed to questioning. Welcome, and proceed.

Mr. Maxwell Ward (Chairman and President, Wardair Canada (1975) Ltd.): Thank you, Mr. Chairman. Good morning, members. May I take this opportunity to thank the board for inviting us here today to participate in this hearing. We are, incidentally, very delighted that this standing committee is interested in this matter and is sitting on it. I do not suppose it is really any surprise to members that we are opposed very much to the proposed domestic air fare policy. We do not feel it is in the public interest by any degree of the imagination, and certainly we feel it would restrain competition.

I have submitted a paper to the committee, which I think has been distributed, and rather than read it out, I think I will just summarize the items I have covered in this paper, if that is satisfactory to the chairman.

At the outset, may I say that we have two distinct types of services. They were found to be in the public interest and they were separately licensed because they were in the public interest. One was the operation of scheduled services, which served one segment of the market, and the charter licences,

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 11 février 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Quoique les journalistes peuvent assister aux audiences et prendre des notes, il est interdit aux cameramen de la télévision de filmer pendant les séances de ce comité. Je demanderais donc que l'on mette les caméras de côté. Nous n'avons aucune objection, mais nous ne pouvons vous le permettre.

Nous reprenons l'étude de notre mandat portant sur le document intitulé «Projet de politique sur le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), d'août 1981». Je prends simplement un instant pour vous dire que même si certains membres du comité ont reçu une lettre de M. Spalding de Wardair, il y a une déclaration dans cette lettre qui à mon avis mérite d'être précisée. M. Spalding prétend que Wardair n'était pas l'un des témoins suggérés par Transports Canada. Transports Canada ne nous a suggéré aucun témoin. Le comité est autonome et choisit lui-même ses témoins. Je tenais à ce que cela soit bien compris.

Je profite de l'occasion pour souhaiter la bienvenue ce matin à M. Maxwell Ward, PDG de Wardair Canada (1975) Ltd. Depuis quelque temps M. Ward a comparu souvent devant notre comité. Je crois que c'est la deuxième fois en quatre mois et demi. Nous avons eu le plaisir de l'entendre comme témoin à Toronto lors de notre tournée dans cette province.

Monsieur Ward, je vous invite maintenant à faire une déclaration d'ouverture, après quoi nous passerons aux questions. Alors bienvenue et allez-y.

M. Maxwell Ward (président directeur général, Wardair Canada (1975) Ltée): Merci, monsieur le président, et bonjour. Je profite de l'occasion pour remercier le comité de nous avoir invité ici aujourd'hui afin de participer à cette audience. Soit dit en passant, nous sommes vraiment heureux que ce comité permanent s'intéresse à cette question et tienne des audiences à ce sujet. Je présume ne surprendre personne en disant que nous sommes vigoureusement opposés au projet de politique sur le transport aérien intérieur. A notre avis, ce n'est pas du tout dans l'intérêt du public et nous sommes convaincus que cela limiterait la concurrence.

Je vous ai remis un document qu'on vous a distribué, je pense, et au lieu de le lire, si vous êtes d'accord, monsieur le président, je vais simplement résumer les sujets abordés.

Au départ, je vous dirai que nous avons deux types de services distincts. On a déterminé qu'ils étaient dans l'intérêt du public et c'est pour cette raison que l'on a émis des permis séparés. Dans le premier cas il s'agit des services réguliers, desservant une partie du marché, et dans le deuxième, des

[Text]

which licensed us to operate domestic and international—eventually domestic and international—low-cost charter operations. They were found to be in the public interest back 28 years ago, and we think they are still in the public interest

• 0945

Commencing in 1978, scheduled carriers deemed that they would board their charter passengers with their scheduled passengers on one operation; this changed the whole complex of the air transport industry as we see it. They maintained their fare levels in their charter class, or promotional levels, at the 50 per cent of scheduled airfare level, and continued to board passengers on scheduled flights. In other words, passengers who were paying the full scheduled economy airfare sat beside passengers who were paying one-half the fare at the economy charter level rate.

In so doing, the scheduled carriers changed the whole complex of the air transport industry, starting in 1978. I list here the various advantages they gave to the chartered passenger at that time, such as being able to cancel, to get away from the cancellation of charter flights; they were very susceptible to that sort of thing at that time. Increased daily flight frequency; most destinations were served on a year-round basis, which had not been the role of the charter carrier. All in all, they gave the passenger a much better deal than the charter passenger could get.

In order to compensate for that, the charter carriers had to do something about changing the whole texture of their operations. So they provided increased frequency; they provided schedules, and operated parallel and in the same manner as the scheduled carriers had operated. Of course, the costs of the charter operations went up. But we became many scheduled carriers—in fact, more efficient, but many. Now the distinction between the scheduled and the charter carriers disappeared at this point. The scheduled would like to pretend this did not happen and that there is a distinction, but the distinction has certainly gone. They, of course, are not anxious to see another scheduled carrier in operation.

At the top of my page 3 I am covering the various aspects of ramifications of the change in the scheduled carrier operations, that is that the federal government could not change charter regulations to permit the charter carriers to compete. The scheduled carriers had pretty well eliminated any way the government could change anything and give the charter carrier an even break on competing in the marketplace.

Two distinct systems of transportation evolved, a low-cost market and a high-cost market. That is really what happened. The minister's policy chooses to ignore that transformation in the market and, accordingly, it emphasizes a goal directed to a state of affairs that no longer exists. So this is why this proposed policy would not really be in the public interest.

[Translation]

services de vols nolisés ou affrètements, comme nous. Notre permis nous autorise à exploiter un service de vols nolisés à bas prix sur le plan intérieur et international... Un jour sur le plan intérieur et international. Il y a 28 ans on a déterminé que ce service était d'intérêt public et nous pensons qu'il l'est toujours aujourd'hui.

A partir de 1978, les transporteurs à vols réguliers ont décidé que leurs passagers pour les vols nolisés voyageraient dans le même appareil que les passagers des vols réguliers; cela a changé tout l'ensemble de l'industrie du transport aérien tel que nous le connaissons. Ils ont maintenu leurs taux promotionnels ou de classe nolisée, à 50 p. 100 des taux réguliers en continuant de faire monter ces passagers sur les vols réguliers. Autrement dit, les passagers payant le plein taux de classe économique étaient assis à côté de passagers qui n'avaient payé que la moitié de ce taux en classe nolisée.

Par cette initiative entreprise en 1978, les transporteurs à vols réguliers ont modifié tout l'ensemble de l'industrie du transport aérien. J'énumère ici les divers avantages qu'ils accordaient aux passagers en vol nolisé à l'époque, comme celui de pouvoir annuler une réservation sur vol nolisé; à ce moment-là ils étaient très susceptibles face à ce genre de choses. Ils ont augmenté la fréquence des vols quotidiens; pour la plupart des destinations ils offraient un service à longueur d'année, ce qui n'avait pas été le rôle des transporteurs offrant des vols nolisés. En résumé, les avantages offerts à leurs clients dépassaient ce qu'on pouvait obtenir sur un vol nolisé.

Pour contrecarrer cela, les transporteurs offrant des vols nolisés ont dû prendre des mesures pour modifier toute la composition de leurs opérations. Ils ont donc accru la fréquence de leurs vols, ils ont offert des vols réguliers parallèlement et à l'instar des transporteurs réguliers. Conséquemment, le coût de ces opérations a augmenté. En fait, beaucoup d'entre nous sommes devenus des transporteurs réguliers, plus efficaces, même beaucoup. C'est à ce moment-là qu'est disparue la distinction entre transporteurs réguliers et transporteurs offrant des vols nolisés. Les transporteurs réguliers prétendent que ce n'est pas le cas, mais cette distinction n'existe plus certainement. Evidemment, ils n'ont pas hâte de voir un autre transporteur régulier en opération.

A la page 3 j'aborde les divers aspects des ramifications des changements dans les opérations des transporteurs réguliers. C'est-à-dire que le gouvernement fédéral ne pouvait pas modifier les règlements visant les vols nolisés afin de permettre à ces transporteurs de concurrencer. Les transporteurs réguliers avaient pratiquement éliminé toute possibilité pour le gouvernement d'apporter des changements qui auraient donné aux transporteurs offrant des vols nolisés une chance égale de concurrencer sur le marché.

On a donc vu l'évolution de deux systèmes de transport, un sur un marché à bas prix et l'autre sur un marché à prix élevé. Voilà ce qui s'est produit. Dans la politique ministérielle, on a choisi d'ignorer cette évolution du marché et conséquemment on insiste sur un but visant une situation qui n'existe plus. C'est la raison pour laquelle la politique proposée ne servirait pas vraiment l'intérêt public.

[Texte]

Industry practices have changed and foreign governments had realized that this change had taken place; in the United States I think it was the catalyst that caused de-regulation. In the United Kingdom, carriers that had been formerly operating charter, started operating scheduled services and became a "sched" service. Actually Laker, up until his demise, operated into Canada as a charter carrier into North America and was the only operation which was not a straight "sched" operation.

Canadian charter carriers now find themselves in the untenable position where the price of their product is fixed. It is a by-product of scheduled services; it is used as a filler. When they cannot fill economy seats, they are pleased to put in passengers at the half fare. But, of course, they are interested in filling their economy seats first. It is a wonderful position, I might say, for the charter carriers, in that we cannot establish a rate higher than theirs, otherwise they will go out and put so much capacity in the market-place that we cannot survive. If we try to operate on the charter fares established by the "sched" carriers, we are in the awkward position that we cannot operate a full compensatory service. This is what has happened to us very much in the domestic market; they are determined to keep us out of that market.

• 0950

At the top of page 4, I go over the issue of how the scheds work. Naturally, they follow the standard procedure that if there is a high demand area their seats happen to be all economy seats and there are very few low-cost seats. If there is a period of low demand, then, of course, there are lots of low-cost seats and few economy seats filled, naturally.

So, seat management of this nature does great things for the sched airlines but it does not do much for the public. In other words, the scheds say, if you fly when we want you to fly, we will give you a very good rate. That is all very well, except that the public objects to flying when the airlines say they should fly.

The interesting role of the charter carrier has been, and is, from the standpoint of applying or having and providing seats in the low-cost role. That is really our role. We do not have the lowest-cost seats because, obviously, a scheduled carrier who can cross-subsidize or use it as a filler does not depend on the charter air fare, and as such, he can establish charter air fares at any level he pleases, but we depend on that, and we are the charter carriers in the past that have had the seats in the marketplace. When the market moved across the North Atlantic, it moved on charter fares. When it went into Florida, it moved on charter fares, and of course, the Florida market is not the same as the trans-Canada market, they can book ahead, they can comply with all the restrictions. But the seats are available. That is what the charter carriers' role is, to have

[Traduction]

Les pratiques de l'industrie avaient changé et les gouvernements étrangers l'avaient compris. Aux États-Unis, je pense que c'est cela qui a été à l'origine de la déréglementation. Au Royaume-Uni, les transporteurs qui offraient au départ un service de vols nolisés ont commencé à offrir un service régulier et sont devenus des transporteurs réguliers. En fait, jusqu'à sa chute, Laker offrait un service de vols nolisés au Canada et en Amérique du Nord et c'était le seul transporteur n'offrant pas un service de vols réguliers.

Présentement, les transporteurs canadiens offrant des services de vols nolisés se trouvent dans une situation intenable où le prix de leur produit est fixé. C'est un sous-produit des services réguliers utilisés comme services d'appoint. Lorsque les sièges en classe économique ne sont pas tous vendus, les compagnies sont heureuses d'y mettre des passagers payant demi-tarif. Évidemment, ils sont d'abord intéressés à vendre leurs sièges en classe économique d'abord. J'ajouterai que c'est là une situation magnifique pour les transporteurs offrant des services nolisés car nous ne pouvons pas fixer un taux plus élevé que le leur, autrement ils mettraient tellement d'avions sur le marché que nous ne pourrions pas survivre. Si nous essayons d'appliquer les taux de vols nolisés fixés par les transporteurs réguliers, nous serions dans la position bizarre d'offrir un service qui ne fait pas ses frais. En gros, c'est ce qui nous est arrivé sur le marché intérieur dont ils sont déterminés à nous exclure.

A la page 4, je parle de la façon dont fonctionnent les transporteurs réguliers. Naturellement, ils suivent la procédure normale à savoir que dans les régions où la demande est forte, ils offrent surtout des sièges en classe économique et très peu de sièges à bas prix. Toutefois en période creuse, bien sûr, il y a beaucoup de sièges à bas prix et peu de sièges en classe économique de vendus, bien sûr.

Donc, ce type de gestion commerciale est excellent pour les transporteurs réguliers, mais ne fait pas grand-chose pour le public. Autrement dit, les transporteurs réguliers vous disent, si vous voulez voler quand nous vous le demandons, nous vous offrirons un très bon taux. Tout cela est très bien, sauf que le public ne veut pas que ce soient les compagnies aériennes qui lui disent quand voler.

Le rôle intéressant des transporteurs offrant des vols nolisés a été et est d'abord d'offrir des sièges à un bas taux. C'est vraiment notre rôle. Évidemment, nous ne pouvons pas offrir les taux les plus bas à cause des transporteurs réguliers qui peuvent faire de l'interfinancement compensatoire ou baisser leurs prix pour remplir leurs sièges restants et qui ne dépendent pas des taux de classe nolisée comme tels. Ils peuvent donc fixer ces taux de vols nolisés au niveau qui leur plaît, mais nous en dépendons, nous sommes les transporteurs spécialistes de l'affrètement qui avaient ces sièges sur le marché par le passé. Lorsque le marché a traversé l'Atlantique nord, il l'a fait sur des taux nolisés. C'est la même chose pour la Floride. Évidemment, ce marché n'est pas le même que le marché transcanadien, on y réserve d'avance, on peut se

[Text]

the seats available in the low-cost area. That is what competition does, it has the seats available.

The sched carriers can come out with low fares that we cannot possibly compete on. They have their charter class fare which is one half of their sched fare across the country. It is 8.09 cents, for instance, on a run from Toronto to Vancouver. The economy airfare is double that, 16.18 cents. When they fill up their economy section, or whatever portion of the airplane they can with economy seats, and have some left, they can put down the market, and they do very, very well at the 8.09 cents per passenger per mile flown. There is a lot of leverage in this business. Once you reach your cost level, all your earnings pretty well fall on the bottom line, and an airline can make a tremendous amount of money once they have that cost level covered. This is what occurs in the marketplace.

We find, for instance, on the Toronto-Vancouver run, that a fare of 8.09 cents is about a cent and a half below what we think it should be. However, Air Canada's average yields in the first nine months of this year for every passenger flown, every mile flown, in revenue for services was 12.79 cents. So, it means that when they are flying at 8.09 cents, that passenger paying 16.18 cents is obviously contributing to that 8.09 cent passenger. Now 12.79 cents, incidentally, is about a 17 per cent increase over their average yield of last year. So air fares, in general, have gone up 17 per cent in scheduled services over the last nine-month period.

In our case, our fares have gone up 11 per cent. They went from 7.3 to about a little less than 8.1. We think we could operate profitably, very frankly, at a little over 9 cents, and I mean very profitably, whereas Air Canada is going to post a small profit of \$11 million in operations—\$20 million as I understand it from the newspapers—on a 12.79 cent fare, which is half again as high as ours.

It makes one wonder really what is correct in the rates. Is the rate of 8.09 cents correct? And if so, how can you justify a 16.18 cent rate on that particular run? Or vice versa, if the 16.18 cent rate is correct, how do you put your fare down to half of that in the case of charter class? What is your gain in doing so, and would you do so without competition is one of the things that I think needs to be looked at.

Now, in this last page, I am looking at the situation with respect to expanding Wardair's operating authority to continue doing what we do best, and that is compete with scheduled carriers.

• 0955

We are the only competitive force in the marketplace here that has been given much of a chance on the trunk operations and on the international operations, and we would like to continue that role. We have requested schedule authority from

[Translation]

conformer à toutes les restrictions. Toutefois les sièges sont disponibles. C'est là le rôle des transporteurs nolisés d'avoir des sièges disponibles dans les régions à bas prix. C'est là le résultat de la concurrence, d'avoir des sièges disponibles.

Les transporteurs réguliers peuvent offrir des tarifs tellement bas que nous ne pouvons possiblement pas les concurrencer. Au pays, leurs taux en vols nolisés ne sont que la moitié de leurs taux réguliers. Par exemple pour le trajet Toronto-Vancouver, ils ne sont que de 8.09 cents. Pour la classe économique, c'est le double soit 16.18 cents. Une fois la section économique remplie, le plus possible, s'il reste des sièges, alors ils peuvent écumer le marché et le font très bien à 8.09 cents par passager par mille parcouru. Dans cette industrie, le facteur d'amplification est énorme. Une fois que vous faites vos frais, presque tous les revenus sont des profits et les compagnies aériennes peuvent faire énormément d'argent du moment qu'elles rencontrent leurs frais. C'est ce qui se passe sur le marché.

Par exemple, à notre avis, pour le trajet Toronto-Vancouver, le taux de 8.09 cents est environ un cent et demi inférieur à ce qu'il devrait être. Toutefois, le rendement moyen d'Air Canada pour les premiers neuf mois de l'année pour chaque passager, chaque mille parcouru, était un revenu de 12.79 cents provenant des services. Cela signifie que lorsque quelqu'un bénéficie du tarif de 8.09 cents, le passager payant 16.18 cents contribue évidemment pour ce passager à 8.09 cents. Soit dit en passant, ce rendement de 12.79 cents représente une augmentation de 17 p. 100 par rapport à leur rendement moyen de l'an dernier. Donc, au cours des neuf derniers mois, les taux pour services réguliers ont augmenté de 17 p. 100 en général.

En ce qui nous concerne, nos taux ont augmenté de 11 p. 100. Ils sont passés de 7.3 à un peu moins de 8.1. Nous pensons pouvoir fonctionner de façon très profitable à un peu plus de 9 cents et je veux dire très profitable, alors qu'Air Canada afficherait un petit profit d'opération de 11 millions de dollars, 20 millions de dollars d'après les journaux, pour un taux de 12.79 cents, soit un taux de 50p. 100 plus élevé que le nôtre.

On se demande quel taux est le bon. Est-ce celui à 8.09 cents? Le cas échéant, comment peut-on justifier un taux de 16.18 cents sur le même trajet? Ou vice versa, si c'est celui de 16.18 cents qui est le bon, comment peut-on le réduire de moitié pour la classe nolisée? Qu'avez-vous à gagner à le faire et le feriez-vous sans concurrence, c'est l'une des choses qu'il faut envisager.

À la dernière page, j'aborde la situation de Wardair en ce qui a trait à l'élargissement de son champ d'activités afin de continuer à faire ce que nous faisons le mieux, c'est-à-dire concurrencer les transporteurs réguliers.

Nous sommes la seule force concurrentielle sur le marché à qui on a accordé une chance sur les principaux trajets et les trajets internationaux, et nous aimerions continuer de jouer ce rôle. Nous avons demandé au Ministre la permission d'effec-

[Texte]

the minister. I outlined what we have requested here. It is rather interesting that the government of St. Lucia has issued us with a schedule licence: would we provide scheduled services to St. Lucia? It is sitting on the minister's desk and he will not do anything about it because of policy. Air Canada does not want to serve it. And Puerto Rico also wants us to operate scheduled services. The minister could actually give us that authority under the present policy, but nothing has happened on that. We are the biggest carrier into Puerto Rico.

There are a number of applications here. Regarding Hawaii, we had 53 per cent of the market to Hawaii two years ago, and this past year we are around the 50 per cent mark, yet we were the first carrier in the country to fly Toronto to Hawaii. We have been flying that for the last decade, yet we are considered a charter carrier and therefore are not permitted to run scheduled operations. Some of these things really bother us because there is a tremendous amount of the operations throughout the world that we could do without tramping on anybody's toes, if given the opportunity to do so. One-third of our revenues come from international services and overseas originating traffic. We had about \$100 million in 1981 that originated overseas.

I have extended my comments beyond those necessary to strictly adhere to the proposed domestic air carrier policy because of the implications of this policy as they are predicated upon a distinction between two carriers that no longer exists. The implications are far-reaching. They cover international and all aspects of operations.

I have stated here at the end that in my opinion the proposed domestic air carrier policy was created in a bureaucratic vacuum and in no way reflects public interest. I am not saying that in order to be mean or cause trouble. The main thing I am saying is that the CTC on October 31, 1980 made it very clear. They were looking at changing some regulations and they said:

... with the introduction of charter competition fares by the scheduled carriers there is now little distinction between scheduled passengers travelling at promotional fares and charter passengers.

This was October 31, 1980. They have told the government that this exists, and yet in August of 1981 a proposed policy comes forth which says there is a distinction. This is rather hard for me to swallow. We have been in this international business for 21 years now; we have been in business 26 years. We think that we need a little bit more recognition from the government than we are getting. I do not really think that the proponents of this policy could possibly not recognize that the distinction between chartered and scheduled services has disappeared. Certainly, it is their business to monitor the air transport industry and to know that this is going on.

[Traduction]

tuer des vols réguliers. Dans le document je souligne ce que nous avons demandé. Il est intéressant de noter que le gouvernement de Ste-Lucie nous a émis un permis pour assurer des vols réguliers: pensiez-vous que nous pourrions offrir ces services à Ste-Lucie? C'est toujours sur le bureau du ministre et il n'en fera rien en raison de la politique. Air Canada ne veut pas desservir ce trajet. Porto Rico également désire que nous exploitions des services réguliers. En vertu de la politique actuelle le Ministre pourrait nous accorder cette autorisation, mais rien ne s'est fait. Nous sommes le plus important transporteur vers Porto Rico.

Vous avez là de nombreuses demandes. A Hawaii par exemple nous avions 53 p. 100 du marché vers cette destination il y a 2 ans, l'an dernier nous étions environ à 50 p. 100, toutefois nous étions le premier transporteur du pays à offrir un vol Toronto-Hawaii. Il y a une décennie que nous offrons ce vol et toutefois nous sommes considérés comme un service de vols nolisés ce qui nous interdit d'offrir des vols réguliers. Certaines de ces choses nous inquiètent vraiment car si on nous donnait la possibilité il y a tellement de choses que nous pourrions faire de par le monde sans marcher sur les plate-bandes de qui que ce soit. Un tiers de nos revenus proviennent des trafics d'origine internationale et d'outremer. L'an dernier nous avions environ \$100 millions de revenus provenant d'outremer.

J'ai étendu mon propos bien au-delà du projet de politique sur le transport aérien intérieur à cause des ramifications de cette politique étant donné la distinction qu'elle fait entre deux types de transporteurs qui n'existent plus. Les répercussions sont vastes. Elles touchent tous les aspects de l'opération y compris les aspects internationaux.

A la fin, je conclus en disant que le projet de politique sur le transport aérien intérieur a été inventé par des bureaucrates et il ne reflète en rien l'intérêt public. Je ne dis pas cela pour être méchant ou provoquer des troubles. La principale raison pour laquelle je dis cela c'est que le 31 octobre 1980 la CCT l'a dit très clairement. Elle envisageait modifier certains règlements et elle a dit:

... avec l'introduction par les transporteurs réguliers de tarifs concurrentiels dans la classe nolisée, il y a maintenant peu de différence entre les passagers sur des vols réguliers profitant de taux promotionnels et des passagers de vols nolisés.

C'est en date du 31 octobre 1980. Ils ont informé le gouvernement de la situation et toutefois en août 1981 on présente un projet de politique affirmant que les distinctions existent. Pour moi c'est plutôt difficile à avaler. Cela fait 26 ans que nous sommes en affaires et 21 ans que nous offrons des vols internationaux. Nous pensons qu'il est nécessaire pour nous d'être un peu plus reconnus par le gouvernement que ce n'est le cas. Je ne pense pas vraiment que les promoteurs de cette politique puissent refuser de reconnaître que la distinction entre services réguliers et services nolisés a disparu. C'est certainement leur rôle de surveiller l'industrie du transport aérien et de savoir ce qui se passe.

[Text]

I noticed that some of the previous witnesses here have made suggestions to go back to the 1920s and so on and 1937, and I thought that it would be interesting to provide all of you with a little story here that comes from the *National Geographic* that was printed in 1929, and we had permission from the *National Geographic* magazine to reproduce this. It is called, gentlemen, "Adventures of the Air", in the November, 1929 issue of *National Geographic*, and it points out exactly what has happened in the aviation industry prior to 1937 and prior to that period when Air Canada or Trans-Canada Airlines first existed.

We had a thriving competitive airline industry in Canada as far back as 1929. Prior to the war we were the world's leaders in the movement of air freight, Canada was, so we can do very well competitively within Canada. I just would like to make my point that there is room now to get back to that 1929 era and get some sort of competition in the Canadian scene. I am not talking about de-regulation or something radical that would frighten everybody, but about competition.

• 1000

That is my presentation, sir.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ward. We have just heard a presentation which falls somewhere between the position of the Economic Council of Canada and some of the other witnesses we heard. Certainly it is going to make our work more interesting. Would you for the record, Mr. Ward, tell us about your fleet, the types and numbers of aircraft you operate?

Mr. Ward: Sir, Wardair at present is operating four Boeing 747 aircraft with 456 seats and three Douglass DC-10 30 aircraft with 301 seats in each aircraft.

The Chairman: No Twin Otters left?

Mr. Ward: No Twin Otters. That operation is gone, unfortunately.

The Chairman: Thank you, Mr. Ward. We will begin our questioning with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman, I must say an excellent chairman. It is an interesting brief and having got it yesterday or the day before, I marked it up a little. From your brief and from what you said this morning, is it fair to say that if this white paper either becomes law or the statement of policy of the minister, you are going to become another Freddie Laker?

Mr. Ward: I would hate to think that. For 29 years we have been doing a two-step to keep operating whenever we got in these jams and I would never admit we might go down but it would make it very difficult for us. Extremely difficult. Competition in Canada would be more or less finished.

Mr. Nowlan: From what you have said, the competition—we talk about a swinging door—the Economic Council and I

[Translation]

J'ai noté que les témoins précédents ont suggéré de se reporter à 1920, 1937 et ainsi de suite. J'ai donc pensé qu'il serait intéressant de vous fournir une petite histoire parue dans le *National Geographic* de novembre 1929. Nous avons la permission de ce magazine pour le reproduire. L'article est intitulé «Adventures of the Air» et on mentionne de façon précise ce qui s'est passé dans l'industrie de l'aviation avant 1937 et avant la création d'Air Canada ou des lignes aériennes trans-canadiennes.

Déjà en 1929, nous avions au Canada une industrie aérienne très concurrentielle. Avant la guerre nous étions les premiers au monde pour le transport de fret aérien, nous pouvons donc faire très bien sur le plan concurrentiel à l'intérieur de nos frontières. Là où je veux en venir c'est que nous pouvons revenir à la situation de 1929 et restaurer la concurrence sur la scène canadienne. Je ne parle pas de déréglementation ou de toute solution radicale qui ferait peur à du monde, mais de concurrence.

Voilà mon exposé, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ward. Nous venons juste d'entendre un exposé qui se situe quelque part entre la position du Conseil économique du Canada et celle d'autres témoins que nous avons entendus. Cela rendra certainement notre travail plus intéressant. Pour la bonne forme, monsieur Ward, pourriez-vous nous dire de quoi se compose votre parc aérien, le type et le nombre d'appareils que vous exploitez?

M. Ward: Présentement, Wardair exploite quatre Boeing 747 de 456 sièges et trois Douglas DC-10 30 de 301 sièges.

Le président: Il n'y a plus de *Twin Otters*?

M. Ward: Pas de *Twin Otters*. Ils sont malheureusement disparus.

Le président: Merci, monsieur Ward. Le premier intervenant sera M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je dois dire que vous êtes un excellent président. C'est un mémoire intéressant et l'ayant reçu hier ou avant-hier, j'ai pu y noter certaines choses. D'après votre mémoire et vos propos de ce matin, est-il juste de dire que si ce Livre blanc devient loi ou l'énoncé des politiques du ministre le devient, vous deviendrez un autre Freddie Laker?

M. Ward: Cette idée me déplaît. Pendant 29 ans, nous avons fait un pas de deux chaque fois que nous étions dans ces situations et je n'admettrai jamais que nous ne puissions pas nous en sortir, mais ce serait très difficile pour nous. Extrêmement difficile. Au Canada, ce serait ni plus ni moins la fin de la concurrence.

M. Nowlan: Selon vos propos, la concurrence... Nous parlons de la porte à battants du Conseil économique, et je

[Texte]

think Mr. Hunter of Combines talked about the locals and the regionals being able to swing out and up and perhaps compete with the nationals within regions and within certain twin routes, but not to have the swinging door completely swing; for the nationals to put people below them out of business. It is pretty clear you feel this is a very one-sided competition policy. Because of the dominance of Air Canada, and/or the lack of distinction between scheduled carriers now offering charter class fares—and the charter airline cannot get into the scheduled situation—it is so one-sided it makes your future pretty perilous.

Mr. Ward: That is correct, sir.

Mr. Nowlan: I am glad to clarify that because I am interested in your enterprise. We talked about a Grant McConachie the other night who was very enterprising and developed a CP line east of the Rockies to become under the white paper one of the national carriers. I have several questions but would you like to become a third national carrier?

Mr. Ward: Yes, sir.

Mr. Nowlan: Do you think the market could actually sustain that?

Mr. Ward: Yes, sir.

Mr. Nowlan: We are going to want questions if you have short answers although I do not want to cut you off, but on that point one of the witnesses—it may have been one of your competitors—certainly suggested in newspaper columns that Max Ward is an interesting, engaging, and enterprising fellow but he likes to come in and skim the cream off certain routes, and you are not prepared to pay your dues by operating service that does not have cream but may have skim milk or even sour milk.

Mr. Ward: That is very interesting. If you go back prior to 1978 the charter carrier per se operated on that basis. The charter carrier had a very low rate, operated in peak season and handled a lot of volume, took the peaks off, and then moved into another area. But the charter carrier did not have access to the high yielding traffic, the must-ride traffic, and as a result had no way to economically operate other than at high season. After 1978, when the sched carriers put in all-year-round services and made them available to the charter carrier, we had a whole new ballgame. So we had to introduce the same sort of thing, which we have done.

• 1005

Now, we are in the awkward position of having just to hope we can get enough traffic in the off-season, because we operate to the U.K. year-round, to Germany year-round, to Hawaii year-round, to Florida year-round, to Barbados year-round, and we had to provide this level of service in order to be competitive in the marketplace. Now we are not skimming in terms of what the sched carriers were formerly referring to; but the sched carriers, when they said that charter carriers

[Traduction]

pense que M. Hunter de la direction des enquêtes sur les coalitions a parlé de permettre aux exploitants locaux et régionaux de concurrencer les transporteurs nationaux à l'intérieur des régions et sur certains trajets jumelés, mais en empêchant les transporteurs nationaux d'éliminer les plus petits du marché. Il est clair que selon vous cette politique sur la concurrence est très partielle. Étant donné la domination d'Air Canada, et le manque de distinction entre les transporteurs réguliers offrant des taux de classe nolisée, et les compagnies de vols nolisés, qui ne peuvent pas offrir de vols réguliers, cette politique met votre avenir en péril.

M. Ward: En effet, monsieur.

M. Nowlan: Je suis heureux de le préciser car je suis intéressé par votre entreprise. L'autre soir, nous avons parlé de Grant McConachie qui était très entreprenant et qui a développé une ligne CP à l'Est des Rocheuses pour devenir l'un des transporteurs nationaux en vertu du Livre blanc. J'ai de nombreuses questions à poser, mais aimeriez-vous devenir un troisième transporteur national?

M. Ward: En effet, monsieur.

M. Nowlan: A votre avis, le marché pourrait-il soutenir cela?

M. Ward: Oui monsieur.

M. Nowlan: Nous voudrions poser beaucoup de questions alors si vous pourriez répondre brièvement, quoique je ne veux pas vous couper la parole, mais à ce sujet l'un de nos témoins a suggéré, c'était peut-être l'un de vos concurrents, c'était dans les journaux, que Max Ward était un bonhomme intéressant, sympathique et entreprenant, mais qu'il aime prendre le meilleur de certaines routes et qu'il n'est pas prêt à faire sa part en offrant des services sur les routes moins payantes ou même déficitaires.

M. Ward: Voilà qui est très intéressant. Si l'on se reporte à avant 1978, les transporteurs spécialisés dans les vols nolisés fonctionnaient comme cela. Les taux de vols nolisés étaient très bas, ces vols étaient offerts pendant la saison de pointe et le volume était très élevé, on ramassait le meilleur et ensuite on passait ailleurs. Toutefois, ces transporteurs de vols nolisés n'avaient pas accès au trafic à rendement élevé, au trafic qui doit voyager, et comme résultat, n'avaient pas d'autres choix sur le plan économique que d'opérer pendant la période de pointe. Après 1978, lorsque les transporteurs réguliers ont introduit les services d'affrètement à longueur d'année, la situation a changé complètement. Nous avons dû introduire des services semblables; nous l'avons fait.

Nous avons maintenant la lourde tâche d'essayer d'obtenir suffisamment de trafic pendant la saison morte car nous offrons un service à l'année vers le Royaume-Uni, l'Allemagne, Hawaii, la Floride, la Barbade, et il nous a fallu fournir ce niveau de services afin d'être concurrentiels. Nous ne faisons pas d'écumage dans le sens utilisé auparavant par les transporteurs réguliers; lorsque les transporteurs réguliers ont accusé les affrêteurs de faire de l'écumage, il se sont bien gardés

[Text]

skimmed, never mentioned the fact that we did not have access to the same revenues as a sched carrier and had no foundation for which to serve these areas off-season. Now we do serve them off-season, and we are saying this is all fine. Fortunately, these are harder times, and a lot of people travelling on business, a lot of the must-ride passengers now, are actually travelling on our aircraft. They are planning further ahead, and our flights to Europe and to the U.K. are unbelievably high.

Now we tailor our capacity, the same way as the sched carriers tailor their capacity, in the wintertime. We have 40-odd crossings, round trips, during the summer period per week, and we only have three or four per week in the winter period.

Mr. Nowlan: But you mentioned a case Coming back to the skimming, which has certainly been suggested—and I am interested in part of your answer—you mentioned a lot of interesting places to which you had charter services. Well, at that time, were you the innovator of the charter service? Was the market there for you to skim, or were you there to create the market? As I understand some of the history of some of those places, not just Florida and some of the obvious, but even Germany and across the Atlantic, I was rather interested, living in the east, that this western character called Max Ward, riding out of the west, was in a sense starting international charter service for Canadians, even though you did not get really too far in the east. Really, I wondered why I, in the east, could not get the benefit of it.

So, coming back to the skimming, while we are in a different ballgame since 1958, as you have explained, because of the sched airlines and the nationals, in effect us giving ABCs and, interesting enough, CCCFs, I guess They are almost co-operative commonwealth federations, sort of a socialistic seat situation—Canadian charter-class fares, I gather. So they were giving these, in effect, charter features within their sched-lines. That is what changed the situation. Is that correct?

Mr. Ward: Yes. That dramatically changed it. It was the fact they put part charter on their aircraft, on their scheduled services, and—

Mr. Nowlan: They could average out the price between the charter seat and/or their regular fare seat.

Mr. Ward: Yes. If they have two-thirds of their passengers or half of their passengers on at twice the air fare that we are even capable of reaching at, they have another 50 per cent of the airplane they can sell at charter air fares. It gives them tremendous revenues and tremendous leverage on rates.

Mr. Nowlan: Perhaps someone else will come back to this marketing. I remember the other night when Mr. Gray, in talking about CP's priority position on some of the international routes—because they, CP, developed them—used, I think, the words "through thick and thin". Is that part of your

[Translation]

d'ajouter que nous n'avions pas accès au même revenu que les transporteurs réguliers et que nous n'avions pas la base nécessaire pour desservir ces régions pendant la saison morte. Maintenant nous desservons ces régions pendant la saison morte, et c'est très bien. Heureusement pour nous, les temps sont durs, et beaucoup de ceux qui font des voyages d'affaires, ceux qui doivent voyager, prennent nos avions. Ils planifient plus longtemps à l'avance, et nos vols vers l'Europe et le Royaume-Uni ont un taux de remplissage incroyable.

Comme les transporteurs réguliers, nous arrangeons notre capacité en hiver selon les besoins. En été, nous offrons quelque 40 voyages aller-retour par semaine; pendant l'hiver nous n'en offrons que 3 ou quatre par semaine.

M. Nowlan: Mais vous avez mentionné un cas . . . pour en revenir à l'écumage, alléguation qui a été faite, et je m'intéresse à une partie de votre réponse—vous avez mentionné beaucoup d'endroits intéressants desservis par vos services d'affrètement. À l'époque, étiez-vous innovateur du service d'affrètement? Avez-vous écumé un marché déjà existant ou avez-vous créé le marché? Si je comprends bien l'histoire de certains de ces endroits, non seulement la Floride et certains des plus évidents, mais même l'Allemagne et outre-Atlantique . . . Comme résident de l'Est, j'ai trouvé intéressant le fait que Max Ward, ce bonhomme venant de l'Ouest, soit dans un certain sens à l'origine du service d'affrètement international pour les Canadiens, même s'il n'a pas fait beaucoup de progrès dans l'Est. Je me demandais même pourquoi je ne pouvais pas en profiter dans l'Est.

Pour en revenir aux accusations d'écumage, comme vous l'avez expliqué, la situation a complètement changé depuis 1958, lorsque les transporteurs réguliers et les nationaux ont introduit les VARA ou enfin les affrètements canadiens . . . Il s'agit presque d'une Fédération de commonwealth coopératif, de répartition socialiste de sièges—des tarifs canadiens pour les vols d'affrètement. Ces transporteurs incluaient donc effectivement certains avantages des vols d'affrètement dans le cadre de leurs vols réguliers. C'est ce qui a changé la situation, n'est-ce pas?

M. Ward: Oui. Cela a changé la situation de façon dramatique. C'est le fait qu'ils ont introduit dans leur service régulier un aspect de service d'affrètement . . .

M. Nowlan: Ils pouvaient faire la moyenne entre le prix des places nolisées et des places à tarifs ordinaires.

M. Ward: Oui. Si les deux tiers ou même la moitié de leurs passagers payaient le double du tarif auquel nous pouvons aspirer, il reste 50 p. 100 de l'avion qu'ils peuvent remplir au tarif pour les vols d'affrètement. Cela leur donne des revenus énormes et beaucoup de jeu quant aux tarifs.

M. Nowlan: Peut-être que quelqu'un d'autre reviendra à ce sujet de la mise en marché. Je me souviens que l'autre soir en parlant de la position prioritaire qu'a CP Air sur certaines des routes internationales—parce que c'est CP Air qui les a développées, M. Gray a utilisé les mots «contre vent et marée».

[Texte]

situation here with some of your routes that you developed and on which you are now competing with the scheds?

Mr. Ward: Well, absolutely. In the first year we operated, 1962, when we operated in the North Atlantic, we did eight charter flights. We lost our shirt, I might add, and had a very difficult time. We have built up charters since that time. We were the first to provide the low-cost seats from western Canada to Europe on a continuous basis; then we continued to build the market from there on. The sched carrier did not serve the low-cost market. The market was created, and the great boom in the North Atlantic was created, by charter air fares; the charter carriers created this market. The scheds are benefiting by it now and are trying to move, and have very successfully moved, the charter carriers pretty well out of that market. They are now taking it over as a filler. In fact, we are the last charter carrier in existence.

Mr. Nowlan: Well, I guess my time may be getting really close. I hope to get on a second round. But just on this point, you developed the charter, and then in 1958 there was a fundamental change, which you say the white paper does not recognize, and I must say the white paper does not even . . . 1978, yes. What did I say?

• 1010

The Chairman: Mr. Nowlan, for your information, I intend to give the lead-off questioner for each party 15 minutes, so you have six minutes left.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

Okay, in 1978 the thing changed because, in effect, you had this hybrid situation; you are a charter airline but you could not get into the sched business but the scheds could, in effect, get into the charter business, to summarize it.

Mr. Ward: Right. Yes, sir.

Mr. Nowlan: Okay. I think Tuesday night, Mr. Gray said something else that I think is relevant perhaps to your position this morning, Mr. Ward. He mentioned playing violins and saying that . . . I honestly did not know you were in the room until he pointed you out and then I saw your flaming white hair back there. He said that you were playing violins and that you did things as an enterpriser, an innovator, and then came to Ottawa . . . He used the words quite often the other night about knocking on doors, and I hope with Mr. Taylor tonight we can explore that. If we are just going through an exercise where everyone comes to Ottawa to knock on a few doors, to change what we are supposed to be doing, even if it is in law or not in law, I really wonder what the devil we are doing here, and why you are spending so much money and everyone else sitting in this room is costing so much money to all the airlines that may be involved.

[Traduction]

Est-ce quela même chose s'applique à certaines des routes que vous avez développées et pour lesquelles vous avez maintenant à faire face à la concurrence des transports réguliers?

M. Ward: Absolument. En 1962, notre première année d'opération, nous avons offert huit vols nolisés dans l'Atlantique du nord. Je pourrais ajouter que nous y avons laissé notre chemise, nous avons eu beaucoup de difficultés. Depuis ce moment, nous avons développé l'industrie de vols nolisés. Nous étions les premiers à offrir de façon suivie des places économiques entre l'Ouest du Canada et l'Europe; à partir de là, nous avons continué à développer le marché. Les transporteurs réguliers ne desservaient pas le marché des bas prix. Le marché a été créé, l'essor du marché dans l'Atlantique du nord a été créé par les tarifs des vols d'affrètement; les transporteurs frèteurs ont créé ce marché. Aujourd'hui, les transporteurs réguliers en profitent et essaient d'éliminer les transporteurs frèteurs du marché, et ils réussissent pas mal. Ils s'emparent maintenant de ce marché comme bouche-trou. En fait, nous sommes le dernier transporteur frèteur en existence.

M. Nowlan: Eh bien, je suppose quemon temps est presque écoulé. J'espère avoir un deuxième tour. Mais à ce sujet, vous avez développé le marché des vols nolisés, après quoi un changement fondamental est survenu en 1958; vous dites que le Livre blanc n'en tient pas compte, et je dois dire que le Livre blanc ne tient même pas compte, oui, pardon, en 1978. Qu'est-ce que j'ai dit?

Le président: A titre d'information, monsieur Nowlan, j'ai l'intention de donner quinze minutes à l'intervenant principal de chaque parti; il vous reste donc six minutes.

M. Norlan: Merci, monsieur le président.

En 1978, la situation a changé parce qu'elle est devenue hybride; en résumé, vous étiez transporteur frèteur sans la possibilité de percer le marché des transporteurs réguliers, tandis que les transporteurs réguliers pouvaient percer votre marché.

M. Ward: C'est exact, oui, monsieur.

M. Nowlan: D'accord. Il me semble que mardi soir M. Gray a dit quelque chose d'autre qui a trait à votre position de ce matin. Il a dit que vous vous lamentiez de votre sort, et que . . . Je ne savais réellement pas que vous étiez dans la salle avant qu'il ne vous montre du doigt; à ce moment-là j'ai vu votre chevelure blanche flamboyante au fond de la salle. Il a dit que vous vous lamentiez de votre sort et que vous agissiez en entrepreneur, en innovateur, et que vous êtes venu à Ottawa . . . Il a dit à plusieurs reprises l'autre soir que vous étiez venu frapper à des portes; j'espère que nous pourrions explorer cela ce soir avec M. Taylor. S'il s'agit ici d'un exercice où tout le monde se présente à Ottawa pour frapper à quelques portes, pour changer ce que nous sommes censés faire, que ce soit dans le cadre de la loi ou non, je me demande diable ce que nous faisons ici, pourquoi vous dépensez tant d'argent et pourquoi tous ceux qui sont présents dans cette salle font dépenser autant d'argent à toutes les sociétés aériennes en question.

[Text]

But let us talk about violins and crying the blues, and certainly in the aircraft industry it is a blue industry at the moment, flying in blue skies. Is Mr. Gray not partly correct in a sense? As I understand it, and from answers to the chairman, and frankly, from what you told us in Toronto when you appeared before the transportation committee there, you, on the expectation of either future business—or was it just to maintain your own business—have got yourself committed to buy six airbuses at a rather large cost. Would you try to help me not see some reason why Mr. Gray would say, well, why did not the Wardair people get the traffic for the airbus or preserve what they had before they got into that type of financial commitment? This is the type of financial commitment in the international world, as I read the newspapers, that finally forced Freddie Laker, with his perhaps grandiose international schemes, out of business.

The Chairman: Mr. Ward.

Mr. Ward: Well, it is a very good question actually.

In the aviation business, as in most businesses, you expand or you die. Now, we have the same responsibility to the public as CP Air or Air Canada.

Mr. Nowlan: Why do you say that?

Mr. Ward: We run scheduled services. We post what those scheduled services are and we operate them. We are providing . . . We were carrying 1.2 million people the year before. We are up to about 1.4 million people in the air. That is a lot of people. A third of our traffic is north Atlantic traffic and is originating overseas, and we are now operating long-haul equipment down 1,300 miles; for instance, down to Florida.

We are operating into areas with long-haul heavy Boeing 747s plunking 18 wheels on the runway where we should have more efficient equipment. We cannot continue to operate on that basis. Also, we need our long-haul equipment because we see the capability of making large earnings on the overseas routes, originating in the overseas points. We find our growth in Germany is great. We find our growth in France is great. And we want to get the more efficient, 220-passenger airplane operating on those medium-haul runs, but we should be operating with medium-haul aircraft.

Our fuel-burn saving on that airplane is about 25 to 30 per cent per passenger seat and that is a tremendous saving. We want to get our long-haul equipment on the long-haul overseas routes and our medium-haul equipment on the Caribbean transborder traffic and domestically in Canada. We are trying to get our costs down.

Mr. Nowlan: Perhaps two short questions. My time must be about up in this round.

You made that commitment before you knew about the white paper?

[Translation]

Pour en revenir à votre triste sort, au cafard qui s'est abattu sur tout le secteur aéronautique, car il faut bien reconnaître que tout y va mal pour l'instant et que le ciel n'est pas très clément. Est-ce que M. Gray n'a pas partiellement raison? Si j'ai bien compris, selon vos réponses au président, et aussi selon ce que vous nous avez dit à Toronto lorsque vous avez comparu devant notre comité, vous vous êtes engagé à acheter six aérobus à un prix très élevé; vous avez agi ainsi ou bien dans l'espoir d'augmenter vos affaires à l'avenir ou pour maintenir vos affaires actuelles. Pourriez-vous m'aider à comprendre pourquoi M. Gray ne dirait pas: Pourquoi les gens de Wardair ont-ils accepté un engagement financier de ce genre avant d'obtenir le trafic nécessaire pour les aérobus ou avant de maintenir ce qu'ils avaient déjà? Je crois que dans le monde international, c'est ce genre d'engagement financier, selon les journaux, qui enfin a poussé Freddie Laker vers la faillite, malgré ses plans internationaux plutôt grandioses.

Le président: Monsieur Ward.

M. Ward: Enfin, c'est une très bonne question.

Dans le secteur aéronautique, comme dans la plupart des secteurs, on prend de l'expansion ou on meurt. Nous avons les mêmes responsabilités envers le public qu'ont CP Air ou Air Canada.

M. Nowlan: Pourquoi dites-vous cela?

M. Ward: Nous offrons des services à horaires fixes. Nous publions nos horaires, et nous offrons ces services. Nous offrons . . . L'an dernier nous avons transporté 1.2 millionne personnes. Nous en sommes maintenant à environ 1.4 million de passagers. C'est beaucoup de monde. Le tiers de notre trafic se situe dans l'Atlantique du nord et vient d'outremer, nous exploitons maintenant des longs-courriers sur des trajets de 1,300 milles, comme par exemple, vers la Floride.

Nous utilisons des Boeing 747 à long rayon d'action; ces avions atterrissent avec 18 roues sur la piste à des endroits où nous devrions utiliser des appareils plus efficaces. Nous ne pouvons continuer de fonctionner de cette façon. De plus, nous avons besoin de nos appareils à long rayon d'action pour exploiter la possibilité que nous prévoyons de faire des profits importants sur les routes outremer avec point d'origine à l'étranger. Notre expansion en Allemagne est importante. Notre expansion en France est importante. Et nous voulons utiliser des appareils plus efficaces à 220 passagers sur les trajets moyens; pour ce faire, nous devrions utiliser des appareils à trajet moyen.

Avec ces avions, nos économies en carburant reviennent à 25 à 30 p.100 par siège, c'est une économie importante. Nous voulons utiliser nos appareils à long rayon d'action sur les longs trajets outremer, et utiliser nos appareils à trajet moyen pour le trafic vers les Antilles et à l'intérieur du Canada. Nous essayons de baisser nos coûts.

M. Nowlan: J'aurais deux autres petites questions. Mon temps doit être presque écoulé.

Vous avez fait cet engagement avant de prendre connaissance du Livre blanc?

[Texte]

Mr. Ward: Yes, sir.

Mr. Nowlan: Would you have made it if you thought the white paper was going to be enshrined in either ministerial policy statement or in legislative authority?

Mr. Ward: Well, I will certainly admit that I did not expect that a white paper and the policy of the government would be going in the opposite direction to where I thought it would be going. I thought there would be more competition than that, but it is going in the reverse direction. It does put us in an awkward position in that regard.

Mr. Nowlan: Well, this was circulated as you started to give evidence and it may involve too many questions. This comes from you, does it, this fare schedule Canada-US . . .

The Chairman: This is your final question, Mr. Nowlan.

• 1015

Mr. Nowlan: This "Canada-U.S.A. Airfares" was really supplementary to your written brief, which we just got now. I must say that there are some interesting comparisons here.

We heard from an earlier witness, Mr. Ward, who said it was very difficult to provide or prepare this type of information. I know I asked a question of one of the regionals, I think, or perhaps it was put to Mr. Hunter, the Director of Investigation and Research, in terms of this word "cross-subsidization", in effect where the nationals are allegedly cross-subsidizing between high- and low-density domestic routes, or where they cross-subsidize by having a higher fare for a domestic route so that they can give a lower fare on the international route—of course, Florida is a good example.

I am not going to trespass too much further, but just in one brief sally at that thought—and I guess this shows certain things in yield per passenger mile—in terms of your competition from the nationals, and especially Air Canada, what is your opinion as to how the cross-subsidization is working and adversely affecting you?

Mr. Ward: We feel very strongly that the Canadian domestic economy, or must-ride, passenger is subsidizing and cross-subsidizing all the other passengers, and certainly the low-fare passengers. He has to be—where you have an average yield for the first nine months of last year of 12.79 cents and then you look in this and you find air fares down to 6.48 cents on promotional fares, up to 9.12 or 8.09 cents on the domestic. It is interesting, if you look at this sheet, that the charter-class fares are laced throughout their whole operation pretty well, but there are promotional fares beyond, and lower than, charter-class fares. And you will see that there are no promotional fares in those areas in which we do not operate—Vancouver-Regina, they are safe there, they do not have to have a promotional fare.

[Traduction]

M. Ward: Oui, monsieur.

M. Nowlan: L'auriez-vous fait si vous aviez cru que le Livre blanc serait entériné ou bien dans une déclaration de politique ministérielle ou dans une loi?

M. Ward: Eh bien, j'avoue que je ne m'attendais pas à ce qu'un Livre blanc et la politique gouvernementale aillent en sens inverse de ce que je prévoyais. Je m'attendais à plus de concurrence, mais c'est le contraire qui est vrai. A cet égard, nous nous trouvons dans une position difficile.

M. Nowlan: Ensuite, ce document a été distribué au début de votre témoignage; il se peut que j'aie trop de questions à poser à son sujet. Est-ce que cet exposé de tarifs Canada-États-Unis vient de vous . . . ?

Le président: Votre dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Le document intitulé «Tarifs aériens Canada-U.S.A.» est en fait un supplément à votre mémoire écrit que nous avons reçu à l'instant. Les comparaisons dans ce document sont intéressantes.

Monsieur Ward, un témoin précédent nous a dit qu'il était très difficile de préparer ce genre de renseignements. J'avais posé la question à un des transporteurs régionaux, je crois, ou peut-être était-ce M. Hunter, le directeur des enquêtes et de la recherche, au sujet de ce terme «subventionnement compensatoire» selon lequel procédaient les transporteurs nationaux apparemment font de l'interfinancement entre les routes aériennes intérieures à haute et à faible densité, ou selon lequel ils «subventionnent», en exigeant un tarif plus élevé, une route intérieure, afin de pouvoir demander un tarif plus bas sur les routes internationales, par exemple vers la Floride.

Je n'en ai encore que pour une minute, une dernière question . . . Ces tableaux indiquent bien le revenu par mille-passager. En termes de votre concurrence de la part des transporteurs nationaux, surtout Air Canada, comment ce subventionnement compensatoire ou interfinancement joue-t-il contre vous?

M. Ward: Nous croyons fermement que les passagers qui doivent obligatoirement voyager en avion subventionnent tous les autres passagers, surtout les passagers à bas prix. Cela ne peut être autrement, puisque le revenu moyen pour les neuf premiers mois de l'année dernière était de 12.79 cents et que sur le tableau on voit que les tarifs aériens s'étalent de 6.48 cents pour les tarifs de promotion, à 9.12 ou 8.09 cents pour les tarifs des routes intérieures. Il est intéressant de noter sur ce tableau que les tarifs pour les vols nolisés sont appliqués sur presque toutes les routes, et en plus il y a les tarifs de promotion dont le prix est encore plus bas que celui du service nolisé. Vous remarquerez qu'il n'y a pas de tarif de promotion dans ces régions où nous n'offrons aucun service, Vancouver-Régina, par exemple, car ces transporteurs nationaux sont en sécurité dans ce domaine, et ils n'offrent aucun tarif de promotion.

[Text]

What these promotional fares tell us is: All right, fellows, go ahead and throw some of your capacity on this domestic market; we have the fares sitting there and we will bracket you, we will fix you. How, in heaven's name, can a carrier justify a 6.48-cent rate on the one hand and a 16.18-cent rate on another? It just is not logical.

Mr. Nowlan: Where are you looking when you say that?

Mr. Ward: I am on the first sheet here: "Domestic Canada Airfares", Vancouver-Toronto.

The Chairman: Okay. Thank you. I am going to move on now to Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I think, Mr. Ward, what your evidence this morning tells us is that it is very difficult for us to limit ourselves to the domestic air carrier policy when basically the international is such an inherent part of the day-to-day operations of any airline. It would seem obvious from your testimony today, and from the documents that you have provided to us indicating the yield per passenger mile, that, unless otherwise shown by other witnesses, there is certainly a cross-subsidization that is basically paid for by the businessman or by the person who might have a mortality in his family who needs to fly immediately to point B and simply does not have any choice of having any charter or discount fare, he has to pay the full fare.

I find it somewhat strange when you basically say that charters are filling the scheds; I sometimes think the scheds are filling the charters, because you have to book your charter 14 or 21 days in advance, while to get a seat on that same plane you might book it the day before. You are being penalized because you are booking it the day before, having to pay sometimes twice or three times the actual fare they are charging.

I think that is a good point that you are making, except that we are talking about the domestic air policy. You indicated in your testimony that you would like to fly a schedule to San Juan; you would like to fly a schedule to Saint Lucia; you also would like, I guess, to be involved in the bilaterals that are being held now with the U.S., and be an international scheduled carrier. I am not too sure that that is under our terms of reference, although I think we would be blind if we did not face the reality that it is difficult to focus only on the domestic and not on the international.

I guess my first question is, Mr. Ward, basically you would want to be a scheduled carrier. You think competition is very good. Now, would you agree that all regionals should have rights to be national carriers? If a local carrier decides he has a lot of cash and thinks he has good marketing people, would you like to have the local carrier, if he can, if the market is there, if the finance is there, also become a transcontinental airline? Or would you just want a third transcontinental to compete with CP Air and Air Canada, and that one would be you?

[Translation]

Voici ce que nous disent ces tarifs de promotion: «Très bien, messieurs, tâchez de vous saisir d'une partie du marché intérieur. Nous avons les tarifs nécessaires qui nous permettent de vous faire face et de vous déjouer.» Comment un transporteur peut-il justifier un tarif de 6.48 cents le mille d'une part, et un tarif de 16.18 cents d'autre part? C'est tout à fait illogique.

M. Nowlan: A quel tableau réferez-vous?

M. Ward: A la première page intitulée «Tarifs aériens intérieurs canadiens», Vancouver-Toronto.

Le président: Très bien, merci. Je cède la parole maintenant à M. Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Monsieur Ward, suite à votre témoignage ce matin, je crois qu'il est très difficile que nous limitions notre discussion à la politique des transports aériens intérieurs, quand au fond les services internationaux font partie des opérations quotidiennes de toute ligne aérienne. Selon votre témoignage ce matin, et les documents que vous nous avez donnés indiquant le taux par mille-passager, il est évident, à moins que d'autres témoins prouvent le contraire, qu'il y a certainement un subventionnement qui est payé au fond par l'homme d'affaires ou la personne qui subit une mortalité dans sa famille, et qui doit se rendre immédiatement au point B, et n'a pas le choix d'acheter un billet sur vol nolisé ou escompté, il doit payer le plein tarif.

Je trouve étrange votre affirmation que les services nolisés remplissent les avions des vols du service régulier; des fois, je pense que c'est le contraire, car il faut acheter son billet 14 à 21 jours à l'avance tandis qu'on peut avoir un siège sur le même avion en l'achetant la veille à plein prix. Donc les personnes qui achètent leur billet la veille sont pénalisées des fois jusqu'à deux ou trois fois le tarif des vols nolisés ou de promotion.

C'est un point excellent que vous avancez, sauf que nous parlons de la politique aérienne nationale. Selon votre témoignage, vous souhaitez établir un service régulier entre le Canada et San Juan; vous voudriez aussi établir un service semblable à Sainte Lucie; et sans doute vous aimeriez bien pouvoir participer aux négociations des services bilatéraux qui sont en discussion en ce moment avec les États-Unis, et devenir un transporteur à service régulier international. Je ne suis pas certain que cela soit compris dans notre mandat, mais il faudrait vraiment être aveugle, pour ne pas réaliser qu'il est difficile de discuter de la politique intérieure, sans empiéter sur le domaine international.

Donc, monsieur Ward, vous voudriez devenir un transporteur régulier. Vous dites que c'est excellent d'avoir la concurrence. Seriez-vous donc d'accord que tous les transporteurs régionaux devraient avoir le droit de devenir transporteurs nationaux? Si un transporteur local a de l'argent à investir, et un bon service de commercialisation, seriez-vous d'accord que ce transporteur s'il le peut, si le marché le permet, et si le financement est disponible, devienne aussi un transporteur transcontinental? Ou préféreriez-vous qu'il n'y ait qu'un troisième transporteur transcontinental qui ferait concurrence à CP Air et Air Canada, et bien sûr que ce soit vous?

[Texte]

• 1020

Mr. Ward: Well, sir, we have heavy equipment and medium-haul equipment, therefore we are interested in the medium-haul runs. We do not have equipment that is too suitable for the regional air carrier operations. The regional air carrier operations have no competition. Nobody can compete in their routes. If they wanted to come into the trunk operations and you wanted to suggest full deregulation, fine, we could live with that.

What we are really reaching for is just the capability to be able to compete on an equal basis. We cannot do it under the present legislation. There is no way we can get at that high economy air fare. But if we can get at that high economy air fare, we can say to Air Canada, fine, you go ahead with your charter fares at 6.48 cents and we will just happen to be flying at 10 cents on your scheduled operations. That is competition. That gives us the equalizer so we can compete in the marketplace. Whether we would want to go neck-to-neck with Air Canada on given routes is another matter because they have the economic might. But if we can have access to the marketplace, which is really all we are talking about, we can compete.

If the government says we should have de-regulation and open it up for the regional carriers, that we could operate on regional routes too, that is a whole new ballgame. But we cannot ask for that. We do not have the equipment; we are not prepared to compete with the regionals.

Mr. Deniger: You also do not ask for what might be the ultimate regulatory solution to your problem, which would be to prevent Air Canada from putting charter passengers on their scheduled carriers.

Mr. Ward: Yes, that is right. We cannot do anything about that. We do not think the legislation can protect us from the economic might of Air Canada. We just do not think that is possible because if you put the legislation in place, we will not be able to live with it. But we are saying, fine, if they want to operate at 8.09 cents or 6.48 cents they should be free to do so, if they find in their wisdom they can do so, but give us the chance to operate openly in the marketplace. That is really all we are asking for, and we will stand on our own feet in competition with them, despite their economic might.

Mr. Deniger: But basically you have very low international charter fares now, very low, and because your competitors are very low. If you were given a domestic licence to operate scheduled air fares within Canada, would your fares be substantially lower than what is now being served by Air Canada and CP Air?

Mr. Ward: Yes, they would be lower, certainly. We could very profitably operate at two-thirds of the economy air fare that is in place at the present time.

Mr. Deniger: Two-thirds and very profitably.

[Traduction]

M. Ward: Eh bien, monsieur, nous avons des avions à longue et moyenne portée, donc nous sommes intéressés aux routes à moyenne portée. Nos avions se prêtent mal aux opérations de transport aérien régional. Les transporteurs aériens régionaux n'ont aucune concurrence. Personne ne peut s'emparer de leurs routes. Mais si vous proposez qu'ils se lancent dans les opérations long-courrier, et si vous suggérez qu'il y ait une déréglementation complète, nous pourrions facilement l'accepter.

Tout ce que nous demandons, c'est la possibilité de faire concurrence équitablement. Ce n'est pas possible aux termes de la loi actuelle. Nous ne pouvons concurrencer les tarifs à grands rabais. Toutefois, si cela était possible, nous pourrions alors dire à Air Canada: «Très bien, continuez à offrir vos vols nolisés à 6.48 cents le mille, et nous offrirons le service régulier à 10 cents le mille.» Voilà de la concurrence. Cela égaliserait nos chances de faire concurrence sur le marché. Quant à doubler exactement le service qu'offre Air Canada sur certaines routes, ce n'est pas possible, car Air Canada a toute la puissance économique voulue. Mais si nous pouvions au moins pénétrer le marché, c'est d'ailleurs tout ce que nous demandons, nous pourrions faire concurrence.

Si le gouvernement déréglementait complètement les services aériens et permettait aux transporteurs régionaux de faire concurrence partout, nous pourrions aussi pénétrer le marché régional, mais alors c'est toute une autre paire de manches. Mais nous ne pouvons même pas le demander. Nous n'avons pas l'équipement nécessaire, nous ne sommes pas prêts à concurrencer les régionaux.

M. Deniger: Vous ne demandez pas non plus la solution ultime à vos difficultés avec les règlements, c'est-à-dire d'empêcher Air Canada de vendre des places à des prix de services nolisés sur les avions des services réguliers.

M. Ward: Oui, exactement. Nous ne pouvons rien faire à ce sujet. La loi ne peut pas nous protéger contre la puissance économique d'Air Canada. Nous ne pourrions pas survivre si une telle législation était en place. Toutefois, si ces transporteurs nationaux croient bon d'offrir des sièges à 8.09 cents ou 6.48 cents le mille, tant mieux, mais nous aimerions avoir la même occasion de concurrencer ouvertement sur le marché. C'est tout ce que nous demandons, nous sommes prêts à leur faire concurrence, malgré leur puissance économique.

M. Deniger: En ce moment, vous offrez des prix nolisés internationaux très bas, parce que vos compétiteurs font de même. Mais si vous aviez une licence vous permettant d'offrir un service régulier au Canada, vos tarifs seraient-ils beaucoup plus bas que ceux qu'offrent actuellement Air Canada et CP Air?

M. Ward: Oui, ils seraient certainement plus bas. Nous pourrions opérer à profit avec un tarif de classe économique à deux tiers du prix actuel.

M. Deniger: A deux tiers du prix et encore faire un profit.

[Text]

Mr. Ward: Very profitably, yes.

Mr. Deniger: Why is that? Why could you make money?

Mr. Ward: We are efficient. We have 2,200 employees, we operate nine airplanes . . .

Mr. Deniger: So would your answer to those who say de-regulation is not a good solution be that those better managed and better run will survive and those that are poorly managed and not better run will not?

Mr. Ward: That is the world of competition.

Mr. Deniger: Have you tried to obtain a domestic schedule licence from the CTC before today?

Mr. Ward: No, they would not even entertain an application.

Mr. Deniger: You could not prove public convenience and necessity.

Mr. Ward: I have not tried.

Mr. Deniger: What impact did the February 1980 change to a Governor-in-Council decision have on your operation? Did it help or was it basically marginal in its assistance?

• 1025

Mr. Ward: We thought it would help. We were looking very much forward to it. The only catch is we found that the fares were depressed. We could operate domestically, and we did, with a 92 per cent load factor and lose money; it was not compensatory. So we were forced out of that marketplace, because that was the rate we had to fly at.

Mr. Deniger: Because of the competition?

Mr. Ward: Because we do not set the rates; they are set by the sched carriers.

Mr. Deniger: I think you will have to explain that a bit more to me. If you are basically not a scheduled operator, then why could you not set your own rates? You are not bound by the rates of Air Canada or CP.

Mr. Ward: The charter-class fare we would be operating against was established by Air Canada. Also, while we had certain fences around our product, such as that we could only sell a two-way fare and that the persons travelling with us had to come back after the first Sunday following travel, yet the Airbus fare, the one-way Sky fare, was at the same rate, or lower, in some cases, and it was a one-way ticket. So you could buy a one-way ticket. So obviously if we dared put any capacity in the market, more than maybe the odd trip, we were going to get clobbered, shall we say, because these two major carriers had the capability of pouring all this capacity in and cross-subsidizing it from their economy air fare.

Mr. Deniger: I felt, and I told the members of the committee that when you appeared before us in Toronto at Queen's Park last summer, after analysing your financial accounts and

[Translation]

M. Ward: Oui, un excellent profit.

M. Deniger: Comment ça? Comment pourriez-vous faire de l'argent.

M. Ward: Parce que nous sommes efficaces. Nous avons 2,200 employés, et neuf avions . . .

M. Deniger: Ne dites-vous donc pas que si on dérèglementait complètement le service aérien, les sociétés les plus efficaces pourraient survivre, et que celles qui sont mal dirigées seraient vouées à l'échec?

M. Ward: C'est ça la concurrence!

M. Deniger: Avez-vous demandé à la CCT de vous accorder une licence pour services réguliers intérieurs avant aujourd'hui?

M. Ward: Non, ils n'étudieront même pas une demande.

M. Deniger: Vous ne pourriez pas prouver que ce serait plus commode et nécessaire pour le public.

M. Ward: Je n'ai pas essayé.

M. Deniger: Quelle a été l'incidence sur vos opérations de la décision du gouverneur en conseil de février 1980? Vous a-t-elle aidé, un peu ou beaucoup?

M. Ward: Nous pensions que cela devait nous aider. Nous en étions très contents. Le problème, c'est que les tarifs avaient baissé. Nous avons offert le service intérieur, avec des avions chargés à 92 p. 100 et avons perdu de l'argent; ce n'était pas compensatoire. Nous avons donc dû abandonner ce marché, car nous ne pouvions pas faire de profit à ces tarifs.

M. Deniger: A cause de la concurrence?

M. Ward: Parce que nous ne pouvions établir nos propres taux; ceux-ci sont établis par les transporteurs à service régulier.

M. Deniger: Il faut que vous m'expliquiez cela. Si vous n'êtes pas un transporteur régulier, pourquoi ne pouvez-vous pas établir vos propres taux? Vous n'êtes pas tenus aux taux d'Air Canada ou de CP Air.

M. Ward: Le tarif des services nolisés que nous devons utiliser a été établi par Air Canada. Aussi, en vertu d'autres contraintes, par exemple que nous ne pouvions vendre que des billets aller-retour et que nos passagers devaient revenir le premier dimanche qui suivait le départ, pourtant le tarif pour l'aérobis ou le tarif aller du skybus était au même tarif ou moindre dans certains cas pour un billet d'aller seulement. Bien sûr, si nous avions osé pénétrer ce marché, sauf pour peut-être un voyage ici et là, nous aurions été écrasés, car les deux transporteurs principaux pouvaient offrir beaucoup plus de ressources, et contre-subsventionner ces vols nolisés avec leur tarif sur classe «touriste».

M. Deniger: Lors de votre comparution devant ce comité à Toronto à Queen's Park l'été dernier, après avoir analysé vos états financiers, les tendances du trafic, et les règles qui

[Texte]

after looking at the traffic trends and after looking at the domestic rules that apply to carriers in Canada, you had no alternative but to expand; and I still feel that way. I feel that presently the rules are basically set in such a way that if you cannot beat them on frequency and if you cannot beat them on quality of service and if you cannot beat them on routes, you will not survive. I do not think it is my intention, anyway, to let you go down the Freddy Laker way, and it is certainly something I will take into account when I basically have to prepare the report of this committee.

My concluding remark is that it is difficult, for me anyway, to think what I can do at this time on a paper entitled "... Domestic ... Policy" and help you in your international routes, other than maybe opening it up; but if I open it up, then I cannot see how I can limit it to only opening it up to you, and not to all the others.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman. I have basically three general areas of questions for Mr. Ward. About our responsibilities here, I suspect we are at some point going to be writing a report based on the performance and the testimony the people before us are going to give.

The Chairman: If we do not, we are wasting our time, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: You bet. And I think in the concluding remarks here I would just like to deal with some questions related to the safety of the operation, the relationship with the other major carriers, CP and Air Canada, and the whole question of labour relations in the operation of the airline. I will tie that to where we are, Mr. Chairman.

I put a question on the order paper some time ago in which I asked the MOT about your operation and the training of flight attendants. In a few minutes we are going to produce some documentation about the necessity for very highly trained flight attendants. We have had a number of emergencies in the United States. My own feeling is that the MOT in permitting this kind of activity is acting like nineteenth century Pinkertons in helping strike-breaking rather than protecting the public.

The Chairman: Mr. Skelly, you are leading into an area I am having trouble with, procedurally.

Mr. Skelly: All right, I will bring it right back, but I just wanted to set—that it is not entirely, I think, a responsibility of Mr. Ward, in the following comments.

But with the flight attendants you use—and I would compare your operation to the majors like CP and Air Canada—it is my understanding that you put on quite a number of flight attendants who were trained in five days; they were trained from midnight until 8.00 o'clock in the morning by PanAm, and those flight attendants resulted in a couple of pretty severe

[Traduction]

s'appliquent aux transporteurs intérieurs au Canada, j'avais conclu que vous n'aviez pas d'autre choix que d'étendre vos opérations; j'en suis toujours convaincu. Je crois que, aux termes des règlements actuels, si vous ne pouvez offrir une plus grande fréquence de services, si vous ne pouvez pas offrir une meilleure qualité de services, ou de meilleures routes, vous ne pouvez survivre. Et je n'ai certainement pas l'intention de vous voir sombrer comme Freddy Laker, et je tiendrai compte de tout cela lorsque nous préparerons le rapport du comité.

En conclusion, je trouve difficile de déterminer ce qu'on peut faire au sujet d'un document intitulé «... Politique intérieure» et de vous aider sur vos routes internationales, sauf d'ouvrir le marché, mais si on ouvre le marché intérieur, je ne vois pas comment on peut le limiter seulement à vous, et non pas aux autres transporteurs régionaux.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Monsieur Skelly.

M. Skelly: Merci, monsieur le président. Mes questions à M. Ward touchent trois domaines généraux. Quant à notre mandat, je suppose qu'à un certain moment nous devons préparer un rapport sur la performance et les témoignages des transporteurs qui auront comparu ici.

Le président: Certainement, autrement nous perdons notre temps, monsieur Skelly.

M. Skelly: En effet. Je voudrais donc aborder le sujet de la sécurité des opérations, le rapport de Wardair avec les autres transporteurs importants, CP Air et Air Canada, et toute la question de relations industrielles de Wardair. Je rattacherai tout cela à notre mandat, monsieur le président.

Il y a quelque temps, j'ai inscrit une question au feuilleton afin de connaître du ministre des Transports les points saillants de votre opération et de la formation de votre personnel de cabine. Dans quelques minutes, nous allons déposer une certaine documentation au sujet du besoin d'avoir du personnel de cabine hautement qualifié. Il y a eu un certain nombre de cas d'urgence aux États-Unis. A mon sens, le ministère des Transports, en permettant une telle activité, agit comme les détectives Pinkerton du XIX^e siècle, pour briser les grèves, plutôt que de protéger le public.

Le président: Monsieur Skelly, aux termes de la procédure, je crois que je ne pourrai accepter vos questions.

M. Skelly: Très bien, j'en viendrai au mandat, mais je voulais juste établir que la responsabilité n'est pas seulement celle de M. Ward, dans les commentaires qui suivent.

Toutefois, je compare votre opération à celle des transporteurs nationaux comme CP Air et Air Canada, et il semblerait que vous utilisiez un nombre assez important de personnel de cabine qui a été formé en 5 jours; ils ont été formés entre minuit et 8 heures du matin par PanAm, et ont été coupables de créer certaines situations graves sur le plan sécurité. Dans

[Text]

safety situations. One of them involved disarming a door in flight and the other one involved a woman named Mrs. Agate—

• 1030

The Chairman: Mr. Skelly, I cannot allow that to proceed because it is not relative to our reference of domestic air carrier policy. It seems to me you are dealing with specific situations, rather than a general policy.

Mr. Skelly: Okay. If I might continue, just for a second, Mr. Chairman. He has asked for an expansion of scheduled service within this country and we are looking at public convenience and necessity. I would argue that we have to consider his arguments in terms of his performance record. He is talking about competition, and I want to open up one set of parameters that I think are fairly important.

The Chairman: I raised the point myself so I obviously have to hear this.

Mr. Nowlan: But, Mr. Chairman, it does not take much imagination to understand in which direction Mr. Skelly is going, and I take exception to it. We are not here to define public convenience and necessity. That is what the CTC is doing. We are here talking about the generality of air policy for carriers in Canada. If we are going into the washrooms of every plane that is flying back and forth—whether they are clean or not—and all the other problems and administrative details of running airlines, then I think we will be wasting our time and not staying within the parameter of this white paper policy.

Mr. Skelly: In rebuttal, Mr. Chairman, I would be very upset if we could not look at the general question of safety. Now, we are looking at competition between airlines; we are looking at the kind of service, generally, that they provide. I would like Mr. Ward's comments on how he plans to upgrade the service. If we recommend that he be allowed on those trunk lines, what kind of situation would we be getting into? I would like to raise another general question with him on this, but in terms of safety. Between Mr. Ward and the MOT there is a problem and I do not want, in the future, if we are going to get him on a trunkline—he wants, I presume, members of this committee to put him in competition with Air Canada and CP. I, for one, would like to be able to just pursue this for only a minute or two.

Mr. Nowlan: That is the very point, Mr. Skelly. It is then up to the CTC, unless—and he has a suggestion today to abolish the CTC. We are getting into a whole new ballgame and terrain that, frankly, I have no confidence in; and with respect, I do not think Mr. Skelly has any confidence in . . . Mr. Ellis, who was a pilot, would have a lot more comments on this than I. In terms of safety, we—ho! ho!—write the policy and/or the minister finally declares some policy, then it is up to the CTC

[Translation]

un cas, on aurait ouvert une porte en plein vol et un autre concerne une dame nommée M^{me} Agate . . .

Le président: Monsieur Skelly, je dois vous interdire de continuer dans cette veine car vous vous écarterez de notre mandat sur la politique des transports aériens intérieurs. Vous abordez des cas particuliers, plutôt que de discuter de la politique générale.

M. Skelly: Très bien, mais permettez-moi de continuer pour quelques secondes, monsieur le président. M. Ward demande une expansion dans le service régulier du pays, nous nous devons d'étudier la commodité et les besoins du public. A mon sens, il faut donc considérer ces arguments au sujet de sa performance. M. Ward nous parle de compétition, et je voudrais discuter de certains facteurs que je considère assez importants.

Le président: Puisque j'ai fait moi-même un rappel au Règlement, je dois nécessairement vous entendre.

M. Nowlan: Toutefois, monsieur le président, il faut être très naïf pour ne pas voir où M. Skelly veut en venir, et je m'y oppose. Nous devons définir ici ce qui constitue le service au public et sa nécessité. C'est la Commission canadienne des transports qui doit dire le reste. Nous parlons ici en général de la politique concernant les transporteurs aériens au Canada. Si on doit se demander si les toilettes de chaque avion sont propres ou non, et discuter de tous les autres problèmes et détails administratifs dans le fonctionnement d'une ligne aérienne, je crois que nous perdons notre temps, et que nous nous écartons de notre mandat concernant la politique contenue dans le Livre blanc.

M. Skelly: Monsieur le président, si vous me permettez une riposte, je serais très inquiet si on ne pouvait étudier la question de la sécurité en général. En ce moment, nous étudions la compétition entre les lignes aériennes et le genre de services qu'elles peuvent offrir en général. Je voudrais que M. Ward nous dise comment il se propose d'améliorer le service. Si nous recommandons qu'il ait accès aux routes transcontinentales, quel en sera le résultat? J'ai une autre question générale que je voudrais lui poser au sujet de la sécurité. Apparemment, M. Ward et le ministère des Transports sont en conflit, et je ne voudrais pas qu'à l'avenir, si on lui accordait le droit d'offrir un service régulier . . . Car je suppose que les membres du comité aimeraient bien lui permettre de concurrencer Air Canada et CP. Personnellement, j'aimerais bien pouvoir poursuivre ce sujet de la sécurité pour une minute ou deux.

M. Nowlan: Mais voilà justement le hic, monsieur Skelly. C'est à la Commission canadienne des transports qu'on doit discuter de cela, à moins qu'il propose aujourd'hui d'abolir la CCT. Nous regardons là un tout autre domaine, et je ne crois pas, sauf votre respect, que cela nous regarde . . . M. Ellis, qui a été pilote, pourrait faire beaucoup plus de commentaires utiles que moi. A l'égard de la sécurité nous—oh! oh!—devons rédiger la politique, le ministre doit éventuellement l'édicter et

[Texte]

to see if the carrier is safe and conforms to public convenience and necessity. I really believe that.

Mr. Skelly: Rather than tying it up procedurally, I will only take a minute more to get to my point. Basically, I would just like Mr. Ward to give us an indication of whether we can expect a continuation of a very, I would say, controversial and difficult situation which has led to specific safety problems and the endangering of health.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, on the same point of order, I think Mr. Skelly, in a back-handed way, is casting a very adverse reflection on the safety record of Wardair operations. I think it is most unacceptable, within the context of these hearings, and I think if he is to do this, Mr. Ward certainly has every right to rebut and explain the nature of the safety record and performance of his airline, in comparison with any other national airline. I think it is most improper that Mr. Skelly should make these back-handed, adverse reflections on an airline operating in this country.

The Chairman: Mr. Ellis.

Mr. Ellis: I was just going to add, Mr. Chairman, that a man who knows how to handle an aircraft as well and as safely as Mr. Ward does, probably has staff as equally well-trained. I recall, with some interest, the possibility of a tragic accident this past summer. It was handled by a professional pilot, an extremely skilled pilot, one which you would not find in ten thousand, and I question very much that Mr. Ward's staff would be of any different calibre.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I think Mr. Ellis has missed the entire point and there will be a short briefing package that I could pass down to him. It has nothing to do with that quality . . .

The Chairman: I am going to rule that line of questioning out of order with our present reference. Because there has been an implication of unsafe procedure, in fairness I will allow the witness an opportunity to respond. However, I am going to ask you, Mr. Skelly, not to proceed with that line of questioning but to stick to the reference at hand.

• 1035

Mr. Skelly: May I ask, Mr. Chairman, if Mr. Ward understands that it was the Mrs. Agate case and it was the training of flight attendants that was involved, as well as disarming the door in flight, which was not a pilot situation?

The Chairman: I am sure that Mr. Ward understands that. I am sure every member of the committee does. Mr. Ward, I will give you an opportunity to have your day in court, so to speak; but we are going to get on with the policy reference.

Mr. Ward: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I think our safety record speaks for itself. I might add that, as far as our getting along with the Ministry of Transport is concerned, they had representatives in with our

[Traduction]

ensuite c'est à la Commission canadienne des transports de déterminer si le transporteur respecte la sécurité ou se conforme aux besoins et à la commodité du public. J'en suis convaincu.

M. Skelly: Plutôt que de commencer un débat de procédure, je prends une autre minute pour établir ma question. Je voudrais simplement savoir si M. Ward peut nous indiquer que la situation controversée et difficile qui existe déjà se continuera, au sujet de certains problèmes particuliers de sécurité et de salubrité?

M. Siddon: Monsieur le président, sur le même rappel au Règlement, M. Skelly d'une façon détournée tente de noircir le record de sécurité de la ligne aérienne Wardair. C'est inadmissible, dans le contexte de ces audiences, et si on le lui permet, M. Ward devrait certainement avoir le droit de riposter et d'expliquer la performance au point de vue sécurité de sa compagnie, par rapport aux autres compagnies nationales. Ces réflexions détournées au sujet d'une compagnie aérienne canadienne sont très déplacées.

Le président: Monsieur Ellis.

M. Ellis: Je voulais simplement ajouter, monsieur le président, qu'une personne qui sait si bien piloter un avion en toute sécurité que M. Ward a sans doute très bien formé son personnel. Je me souviens justement avec intérêt d'une possibilité d'un accident tragique l'été dernier. Il a été résolu par un pilote professionnel, d'une compétence qu'on ne retrouve que chez une personne sur 10,000, et je ne crois pas que le personnel de M. Ward soit de moindre calibre.

M. Skelly: Monsieur le président, M. Ellis n'a rien compris, et s'il le désire je peux lui donner une liasse de documents sur la sécurité. Ceci n'a rien à voir avec la qualité . . .

Le président: Je dois décider que vos questions sont inadmissibles aux termes de notre mandat actuel. Parce que vous alléguiez qu'il y a eu procédure dangereuse, en toute justice je dois permettre au témoin de riposter. Toutefois, je dois vous demander, M. Skelly, de vous en tenir au domaine qui touche notre mandat.

M. Skelly: Monsieur le président, M. Ward a-t-il compris le cas de M^{me} Agate, et de la formation de l'équipe de bord aussi bien que l'ouverture accidentelle de la porte en plein vol n'ont rien à voir avec le pilote?

Le président: Sans doute M. Ward a compris comme tous les membres du comité d'ailleurs. Monsieur Ward, je vous donne l'occasion de vous défendre devant notre tribunal, si j'ose dire; ensuite, nous retournerons au mandat concernant cette politique.

M. Ward: Merci, monsieur le président.

Le dossier de sécurité de ma compagnie est patent. Quant à nos rapports avec le ministère des Transports, ce dernier avait envoyé des représentants à l'école de PanAm avec notre per-

[Text]

cabin training people at the PanAm school to ensure that they received a high level of safety training. They received exactly the same course—actually a little bit more than the standard course that we give in the training of cabin attendants. I do not know this reference that you are making to somebody or the door opening in flight or something like that. I have never heard of it, and I think I would have heard if there was a door opening in flight or something of that nature. It is pretty serious.

The Chairman: All right. Thank you, Mr. Ward.

Now, I realize that in dealing with the domestic air carrier policy there are bound to be references to transborder and international flights, and I have allowed some latitude in that regard. I am not, however, prepared to get into specific situations or labour-management relations or any of the other issues of that nature in these hearings. We are dealing with domestic air carrier policy, unit toll fares, August 1981, and we must stick to that reference. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: On a point of order and aside, Mr. Chairman, I would put to you these two points. One is that we are dealing with three individual carriers. This carrier, Mr. Ward, is before us today asking to join that club, if you will, and trying to put compelling arguments before us why he should. I assume that we are going to be making recommendations on that; I know that I am when the writing of this report starts. I am going to be making those recommendations, then, in this committee on exactly those extremely important questions. Now, if I might, on a point of order, point out that he, in an incident, as I understand it—and I would like his answer as to whether he did or not—phoned CP and Air Canada and said he would not carry their passengers if they brought back stranded flight attendants. I think he has an opportunity to answer and he should.

The Chairman: No, I am sorry, Mr. Skelly, I am not going to allow that line of questioning. Unless the committee overrules my ruling, I am not prepared to allow that line of questioning. We must stick to the policy reference we have and not get into extraneous issues because, if we do, it opens it up to every other member and I cannot rule another member out of order on extraneous issues if I do not rule you out of order on this particular one. In order that we get through our reference in the limited time we have available, we are going to have to stick very closely to our reference; I have been pretty firm in my rulings to date, and I intend to continue that procedure.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I think, then, maybe what I should do is give some notice that I intend to present that case when we write the report, and if it is not acceptable to the chairman there will be a minority report on this, because I think we are overlooking an extremely serious question here and I think Mr. Ward is the only one who can provide answers on it. It basically is a situation in which I think we as committee members, and the public, since this is a public

[Translation]

sonnel de formation pour s'assurer qu'il recevrait une excellente formation au sujet de la sécurité. Ils ont reçu le même cours, et peut-être même un meilleur cours que le cours normal qui est donné au personnel de bord. Je ne sais rien de cette dame que vous avez mentionnée, ni du fait qu'une porte aurait été ouverte en plein vol. Je n'en ai jamais entendu parler, et je suis certain que ç'aurait été le cas si une porte s'était ouverte en plein vol ou tout autre cas semblable. C'est un problème très grave.

Le président: Très bien, merci, monsieur Ward.

Enfin, je sais très bien que dans l'étude de la politique des transporteurs aériens intérieurs, on ne peut éviter de référer aux routes internationales ou transfrontières, et j'ai été plus souple à cet égard. Toutefois, je n'accepterai pas que l'on discute de cas particuliers, ou des relations patronales-syndicales, ou de toute autre question de ce genre durant ces audiences. Selon notre mandat, nous devons étudier la politique du transport aérien intérieur, tarifs à taux unitaires, août 1981, et nous devons nous en tenir à ce mandat. M. Skelly.

M. Skelly: J'invoque le règlement, monsieur le président, pour vous signaler ces deux points. D'abord, il est question ici de trois différents transporteurs. M. Ward, représentant sa compagnie Wardair, est ici devant nous pour demander de se joindre aux autres, et pour nous dire d'une façon convaincante pour nous pourquoi on devrait le lui permettre. Sans doute, nous devons faire certaines recommandations à cet égard. Pour ma part, j'en ai tout à fait l'intention lors de la rédaction du rapport. Et mes recommandations porteront précisément sur ces trois questions très importantes. Et si vous me permettez un autre rappel au règlement, je vous signalerai que lors d'un incident, M. Ward aurait téléphoné, selon mes renseignements, à CP et Air Canada pour leur dire qu'il n'accepterait plus leurs passagers si ces compagnies ramenaient d'Europe le personnel de bord qui était en grève et à l'étranger. C'est l'occasion désignée pour nous répondre, et il devrait le faire.

Le président: Non, monsieur Skelly, votre question est inadmissible. À moins que le comité n'en décide autrement, je ne suis pas prêt à accepter ces questions. Il faut s'en tenir à notre mandat et ne pas s'écarter du sujet, car, autrement, je devrai permettre à tous les autres députés de discuter de n'importe quel sujet. Afin de pouvoir compléter notre étude selon les échéances, il faut s'en tenir strictement à notre mandat. Je n'ai pas permis à personne de s'écarter du sujet jusqu'à présent, et j'ai l'intention de continuer ainsi.

M. Skelly: Monsieur le président, alors je dois vous avertir qu'au moment de la rédaction du rapport, je soulèverai ces cas, et s'ils sont rejetés, je devrai écrire un rapport minoritaire, car nous laissons passer un sujet extrêmement grave et seul M. Ward peut nous donner les réponses nécessaires. Et cette situation exige que nous, les membres du comité, et le public, puisque c'est un forum public, entendions ses réponses. Les relations patronales-syndicales s'amélioreront-elles, ...

[Texte]

forum, are entitled to hear his answers. Will those labour relations improve and that become—

The Chairman: Order, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: —an airline that (*Inaudible—editor's note*) or will they remain at their same low level?

The Chairman: We have not got into the internal operation of any other airline that has come before us. We have not dealt with labour-management relations in any other airline that has come before us. We are not going to do it with any other airline that comes before us, and I cannot rule that Wardair is an exception to all the others or that a particular interest of a particular member of this committee is an exception to the procedure under which we operate. I am going to have to ask you to proceed with your questioning, if you have questions on the policy document and on Mr. Ward's presentation here before the committee.

• 1040

Mr. Skelly: Okay, Mr. Chairman, thank you. I stand admonished and—

The Chairman: I might point out, Mr. Skelly, that as far as a minority report is concerned, you can, of course, release a document of your own views to the public, but there is no mechanism under our rules of procedure by which a part of a committee can submit a minority report. We will have to get into the issue that you have just raised when we start discussing our report, and I am not prepared to make any further comment on that now.

Mr. Skelly: Okay, that I think is fair enough. The question basically is that we are talking about a very unique situation, and a carrier that is very unique. There are only two others, and there is, of course, no complaint on those issues, unfortunately.

The regional carriers have come before this committee and they have asked that Air Canada be moved off certain routes or that they be given the opportunity to compete. Now every time the regionals, when asked, have said basically that Air Canada provides good service—that is a matter of record—and that they are either asking them to move off on the basis that they get some enhanced preferential treatment, or that they move right off in the case of regional lines. My question would be whether the kind of service you are giving the public, would compare to Air Canada or CP Air on the transcontinental runs.

Mr. Ward: Yes, sir.

Mr. Skelly: Is there any possibility that because of past incidents— It is very difficult within the rules that you have put down. I think maybe I will leave it at this point.

[Traduction]

Le président: A l'ordre, monsieur Skelly.

M. Skelly: ... ou resteront-elles au même bas niveau?

Le président: Aucun autre transporteur aérien qui a comparu devant nous n'a dû expliquer ses opérations internes. Nous n'avons jamais traité avec les autres témoins des relations patronales-syndicales. Nous n'en discuterons pas avec les autres transporteurs qui comparaitront, et je ne peux faire exception pour Wardair, et ne peux permettre que l'intérêt spécial d'un membre du comité puisse justifier une exception à la procédure normale. Je dois vous demander de poser des questions uniquement concernant le document sur la politique à l'étude, et la présentation de M. Ward au comité.

M. Skelly: D'accord, monsieur le président, je vous remercie, me voilà averti ...

Le président: Je vous signalerai, monsieur Skelly, pour en revenir à la question du rapport minoritaire, que vous pouvez bien entendu communiquer au public un document faisant état de vos propres opinions, mais nos règles de procédure ne prévoient aucun dispositif qui permettrait à une partie du comité de déposer un rapport minoritaire. Lorsque nous commencerons à discuter du rapport, nous devons nous pencher sur la question que vous venez d'invoquer, mais je ne suis toutefois pas disposé à en dire plus long pour l'instant.

M. Skelly: D'accord, je suis satisfait. En réalité, tout tourne autour du fait que nous parlons ici d'une situation absolument unique, et d'un transporteur qui ne l'est pas moins. Il n'y en a que deux autres et, dans ces autres cas, ces questions ne font malheureusement l'objet d'aucune plainte.

Les transporteurs régionaux ont comparu devant nous et nous ont demandé qu'Air Canada dégage certaines lignes ou encore qu'ils aient même la possibilité de lui faire concurrence. Cela dit, chaque fois qu'on leur a posé la question, les transporteurs régionaux nous ont dit grosso-modo que les services fournis par Air Canada étaient bons, comme tout le monde le sait d'ailleurs, mais ils nous ont néanmoins demandé de retirer ces lignes à Air Canada pour la simple raison que cette compagnie profite d'un traitement privilégié, voire qu'Air Canada cède tout simplement le pas dans le cas des dessertes régionales. Je vous demande dès lors si les services que vous fournissez au public peuvent se comparer à ceux d'Air Canada ou de CP Air pour ce qui est des liaisons transcontinentales.

M. Ward: Certainement.

M. Skelly: Est-il également possible qu'en raison de certains incidents qui se sont produits dans le passé ... Il est extrêmement difficile de se faire une idée dans le cadre des règles que vous avez énoncées. Peut-être serait-il préférable que je m'en tienne là.

[Text]

Mr. Siddon: Mr. Chairman, Mr. Skelly keeps picking selectively specific instances—

Mr. Skelly: I would agree with that.

Mr. Siddon:—trying to use those to cast an adverse reflection on the operations of one airline as if he were passing judgment upon an application before the CTC, and that is not the function of this committee in the context of our reference.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I have relinquished the questioning; within the context of your rules there is no point in proceeding. We cannot—

The Chairman: Agreed, Mr. Skelly. Thank you very much, Mr. Skelly.

Mr. Ellis, 10 minutes on this round, please.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I would like to take a second to congratulate Wardair for their brief, and the fact that they had it in in lots of time for us to study it. It is concise; it is to the point, unlike some that we have had in the past.

As I said a moment ago, I have a particular affinity for Mr. Ward as a superb pilot. I doubt if any of the people who have come before us to this date as presidents of companies—other than perhaps Bob Engle—has had the kind of experience this gentleman has had.

However, having said that, I have to point out that just to oppose the policy is not enough. I would like to have seen a bit more by way of recommendation. What I am going to do, if I can in the few minutes I have, is see if I cannot extract from Mr. Ward some suggestions on where this policy might be going. It seems to me that his biggest problem with the department is that they do not know how to deal with them. They can deal with locals; they can deal with regionals; they have two nationals; but, Wardair does not fit in any one of those categories, and they really do not know how to deal with Wardair. They knew how to deal with Wardair when they were bush pilots, and they knew how to deal with Wardair when they were flying one 727. Right now with four 747s and three DC-10s—I am a little confused because at another point you said nine aircraft, so I wonder whether you are including your own Buffalo or something else in there, but I will get to that in a second—it seems to me that they do not know how to deal with this and that the problem is that you represent an entirely different breed of cat, if you will.

Now, having said that, if you were to become a third national carrier, which I sense is what you are trying to do,

[Translation]

M. Siddon: Monsieur le président, M. Skelly s'acharne à relever des cas très spécifiques...

M. Skelly: En effet.

M. Siddon: ... pour essayer de présenter sous un jour défavorable les activités d'une compagnie aérienne comme s'il avait à juger du bien-fondé d'une demande présentée devant la CCT, et je m'empresse de dire que ce n'est pas du tout là notre fonction, compte tenu du mandat qui nous a été imparti.

M. Skelly: Monsieur le président, j'ai dit que je m'en tiendrais là; étant donné les règles que vous m'avez précisées, il est inutile que je poursuive. Nous ne pouvons...

Le président: D'accord, monsieur Skelly. Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Ellis, vous avez maintenant 10 minutes.

M. Ellis: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais consacrer quelques instants à féliciter la compagnie Wardair pour l'excellence de son mémoire et signaler le fait qu'elle nous l'a communiqué suffisamment longtemps à l'avance pour que nous puissions en prendre connaissance comme il convient. C'est un mémoire concis et direct, à l'inverse de certains qui nous ont été soumis jusqu'ici.

Comme je l'ai dit il y a quelques instants, j'ai une affection particulière pour M. Ward et ses extraordinaires qualités de pilote. Je ne doute pas un seul instant qu'aucun des présidents de compagnies aériennes qui ont comparu jusqu'ici devant nous, si ce n'est peut-être Bob Engle, ait une expérience comparable à celle de notre témoin.

Toutefois, cela dit, je dois signaler que le simple fait de s'opposer à un projet de politique ne suffit pas. J'aurais préféré un mémoire un peu plus étoffé du côté des recommandations. Si vous me le permettez donc, compte tenu du temps de parole qui m'est imparti, je vais essayer de faire formuler par M. Ward l'une ou l'autre suggestion au sujet des orientations possibles imprimées par cette politique. Il me semble que le problème le plus important auquel il ait à faire face dans ses tractations avec le ministère est que ce dernier a du mal à trouver un terrain de rencontre avec la Wardair. Le ministère est parfaitement outillé pour traiter avec les compagnies locales, avec les compagnies régionales et avec les deux compagnies nationales, mais la société Wardair n'entre dans aucune de ces catégories et, de ce fait, le ministère ne sait pas vraiment quel traitement lui accorder. Ce n'était pas le cas lorsque la Wardair était une entreprise marginale exploitant des petits coucous, et même lorsqu'elle utilisait un seul 727 mais, à l'heure actuelle, avec quatre 747 et trois DC-10, je ne sais plus très bien où j'en suis parce que vous avez parlé à un moment donné de neuf appareils, et je me demandais si vous parliez de votre propre Buffalo ou d'un autre appareil de ce genre, mais j'y reviendrai dans quelques instants. Il me semble donc que pour l'instant le ministère soit un petit peu dépassé, compte tenu de l'ampleur de vos opérations et du fait que vous représentez un genre d'exploitation tout à fait différent.

Cela dit, si vous étiez appelé à devenir notre troisième transporteur national, ce qui est à mon sens dirais-je votre

[Texte]

would this drive down transcontinental fares? Perhaps you might comment on some of the other things I said on the way by.

The Chairman: Mr. Ward.

Mr. Ward: Thank you. Yes, the observation is very sound indeed. This is the situation. We are an unknown; they do not know how to deal with us. I do not think the government generally knows how to deal with this situation. I am having a difficult time dealing with it. It is interesting that in one case in the US, that was the catalyst that caused de-regulation. They said, well we cannot put out of business the very carriers that created low-cost transportation, so they de-regulated. In the United Kingdom they simply said, we will make you scheduled carriers, what runs do you really think you would serve best, and that is how they went about it. I do not see how to bridge this gap we have without simply giving us the authority to compete on the trunk and international runs on an equal basis. Then what we would do between us is work out those areas we would operate in.

• 1045

For instance, we are not going to go head-on with Air Canada in a lot of areas; we could divert. We could go to St. Lucia which nobody wants to operate. We could operate a certain number of flights across the country without causing any difficulty. We would not get ourselves in a position where we would get into a price war with Air Canada. But it would also mean that they would not destroy us in those areas we have already built up.

For instance, we have 14 trips a week to Hawaii. That has been our bread and butter in the wintertime but Air Canada moved into that market this year and operated it at their direct operating cost plus 5 per cent, and the rates went down to a non-compensatory level. We just need the capability to compete and I think that the industry would find its own level under those circumstances, rather than destroying each other.

Mr. Ellis: So what you are saying is that the very threat of your being able to be a third-level carrier, a national carrier, would be enough to keep rates in line and keep them out of your backyard.

Mr. Ward: It would be a two-way street in that case. We would each operate in our own area, I suppose, because if there is not enough traffic for us on a given route obviously we are not going to handle that route, but there would be various routes where we could find the track. For instance, we now go into Saskatoon and go overseas; we go into Saskatoon and go to Hawaii. Nobody was serving that market and it turned out to be just great for us. It gives us that capability of serving those various areas that we could not serve. It gives us the flexibility of being able to compete in the marketplace on an

[Traduction]

objectif, cela aurait-il pour effet de faire baisser les tarifs transcontinentaux? Vous pourriez peut-être en profiter pour répondre à certains des commentaires que j'ai faits en passant.

Le président: Monsieur Ward.

M. Ward: Je vous remercie. Votre observation est en effet bien fondée. C'est exactement la situation qui se présente à nous. Nous sommes en l'occurrence une inconnue et le ministère ne sait pas comment nous prendre. Je ne pense pas qu'en règle générale, le gouvernement sache comment se dépêtrer de cette situation. Moi-même, j'ai parfois des problèmes. Il est intéressant de remarquer qu'un cas de ce genre qui s'était produit aux États-Unis avait servi de catalyseur à la déréglementation. Les milieux américains de l'aéronautique avaient dit que, puisqu'il n'était pas possible de chasser du marché les transporteurs qui avaient justement été à l'origine des transports aériens à bon marché, il ne restait plus qu'à les déréglementer. Au Royaume-Uni, ils ont tout simplement dit: «Vous serez des transporteurs réguliers; quels trajets pensez-vous desservir le mieux?» C'est la manière dont ils ont présenté la chose. Je ne vois pas comment combler le fossé qui existe sans nous donner tout simplement le pouvoir de concurrencer à part égale sur les trajets longs-courriers et internationaux les autres sociétés. Ensuite, nous pourrions répartir entre nous les différentes zones.

Par exemple, nous n'allons pas concurrencer Air Canada dans un grand nombre de régions, nous pourrions dévier notre trajet. Nous pourrions aller à Ste-Lucie où aucune compagnie ne veut aller. Nous pourrions avoir un certain nombre de vols dans tout le Canada sans que cela cause des difficultés. Nous n'en viendrons pas à une guerre des prix avec Air Canada. Mais par contre, cela veut également dire qu'elle ne viendra pas nous embêter dans les endroits que nous desservons déjà.

Nous effectuons par exemple 14 voyages par semaine à Hawaï. Cela a été notre gagne-pain pendant l'hiver mais Air Canada a pénétré sur ce marché cette année et a desservi ce trajet à ses frais plus 5 p. 100, et les tarifs sont descendus à un niveau noncompensatoire. Nous voulons tout simplement l'autorisation d'entrer en concurrence et je pense que l'industrie se stabilisera dans ces circonstances plutôt que de s'auto-détruire.

M. Ellis: En fait, vous voulez dire que la menace que présente votre capacité d'être un transporteur de troisième échelon, un transporteur national, suffirait à maintenir les tarifs à un bas niveau et à les chasser de vos territoires.

M. Ward: Ce serait une rue à double sens dans ce cas. Nous opérerions chacun dans notre région, j'imagine, car s'il n'y a pas suffisamment de trafic pour nous sur un trajet donné, de toute évidence, nous ne choisirons pas ce trajet-là mais il y a d'autres endroits. Par exemple, nous allons maintenant à Saskatoon et outremer, nous allons à Hawaï. Personne ne desservait ce marché auparavant et nous avons fort bien réussi. Cela nous donne les moyens de desservir les différentes régions que nous ne pouvions pas desservir auparavant. Cela nous donne la capacité de concurrencer d'autres sociétés à part égale sur le

[Text]

equal basis, and like all industry we would find our own level as time went on.

Mr. Ellis: But are not you really saying that if Air Canada has this 6.48 cents club over your head you would like to have a little baseball bat that says about 10.2 cents on a scheduled line across Canada, and then with both of you having equal armament you would get down to doing your job properly?

Mr. Ward: I think what would happen is that both the high rates and the low rates would come closer to the middle. I think there would be a happy medium. There would not be the cross-subsidization we have at the present time, the case of using rates to achieve political objectives, you might say, which is going on at the present time. You would find that the international rates would stabilize, you would find that the whole industry would stabilize. It is going to stabilize in the United States. These carriers are going to come out of this very strong. They are going to have a very sound system, and it will be predicated on efficiency.

Mr. Ellis: When we met here last we had the president of CP Air telling us how it had taken him 25 years to gradually build up. Wardair has sprung on the scene really in the last decade. Do you really think that getting into a national airline status would enable you to serve properly on a national airline basis?

Mr. Ward: Yes, sir, very much so. It would give us the opportunity to have domestic routes feeding international routes. It would make us stronger in that case. For instance, last summer about 70 per cent of our traffic originated in the U.K., Europe and France, coming to Canada and wanting to go to Toronto and then on to Vancouver. With our present status we cannot even sell them a through ticket.

Mr. Ellis: I see. If this was the case, is it possible that this would force Air Canada and CP Air to increase fares on some of their other domestic routes? In other words and for example, would we start paying a higher fare on the Ottawa-Toronto, Ottawa-Montreal, Montreal-Toronto triangle which seems to carry the most passengers?

Mr. Ward: I do not think so. I think it would be quite the opposite. For instance, today we have Nordair serving that route; we have CP Air and Air Canada serving that route, and there are big car give-a-ways and you name it. This is the effect of competition; it will keep the rates down, and that is the only way you are going to keep the rates down.

• 1050

Mr. Ellis: You mentioned a moment ago the thing that is in the back of all of our minds—and we will be questioning on it later in this series of hearings—and that is the U.S. de-regulation. How familiar are you with what has happened there? Could you give us a brief summary, because I want one more question, of what has happened there? I am intrigued that you say that it will stabilize eventually. We have seen some disruptions to date.

[Translation]

marché et comme toute industrie, nous trouverons à un moment donné notre équilibre.

M. Ellis: Vous voulez dire que si Air Canada brandit la menace de trajets à 6.48 cents du mille-passager, vous voudriez pouvoir rétorquer avec un service régulier à 10.2 cents et chacune desservir vos trajets d'une manière adéquate?

M. Ward: Ce qui se produira, je pense, c'est que les tarifs élevés et les tarifs plus bas s'auto-équilibrent. Il n'y aura plus le subventionnement que nous connaissons à l'heure actuelle, l'utilisation de tarifs pour atteindre des objectifs politiques, dirons-nous, qui prévaut à l'heure actuelle. Vous verrez que les tarifs internationaux se stabiliseront, que l'industrie entière se stabilisera. Cela se stabilisera également aux États-Unis. Et ces compagnies aériennes en sortiront très fortes. Elles auront un très bon réseau basé sur l'efficacité.

M. Ellis: La dernière fois que nous nous sommes rencontrés, le président de CP Air nous a dit que cela lui avait pris 25 ans pour créer sa compagnie. Wardair est apparu sur la scène au cours de la dernière décennie. Pensez-vous vraiment qu'obtenir le statut de compagnie nationale vous permettra d'opérer correctement à l'échelon national?

M. Ward: Oui, monsieur. Cela permettra à des trajets nationaux d'alimenter les trajets internationaux, ce qui nous rendra plus fort. Par exemple, l'été dernier, environ 70 p. 100 de notre trafic provenait du Royaume-Uni, de l'Europe de la France à destination du Canada et notamment de Toronto puis de Vancouver. Avec le statut que nous détenons actuellement, nous ne pouvons même pas leur vendre un billet direct.

M. Ellis: Je vois. Si c'était le cas, cela pourrait-il forcer Air Canada et CP Air à augmenter leurs tarifs sur certains autres trajets nationaux qu'ils desservent? En d'autres termes, par exemple, ferions-nous payer un tarif plus élevé sur le triangle Ottawa-Toronto, Ottawa-Montréal et Montréal-Toronto qui semble être le plus affairé?

M. Ward: Je ne le pense pas. Je pense même que ce serait le contraire. Par exemple, à l'heure actuelle, Nordair, CP Air et Air Canada desservent ce trajet. Ils se font tous de la publicité. C'est le résultat de la compétition, cela empêchera les tarifs de monter, et c'est la seule manière de le faire.

M. Ellis: Vous avez mentionné il y a un instant ce qui nous trotte tous dans la tête—et plus tard au cours de cette série de séances, nous poserons des questions à ce sujet—je veux parler de la déréglementation aux États-Unis. Êtes-vous au courant de ce qui se passe là-bas? Pourriez-vous nous donner un bref aperçu, car j'ai encore une question à poser sur ce qui se passe là-bas? J'ai été intrigué de vous entendre dire que la situation finira par se stabiliser. Jusqu'ici, nous avons plutôt été témoins de certaines perturbations.

[Texte]

Mr. Ward: Yes, sir, I can give you some data on it, which I find very interesting. I noticed the clipping in *The Globe and Mail* today, "Airlines 1981 losses seen worst on record". They are talking about operating losses of \$300 million here, which is tremendous—

Mr. Ellis: That is the sort of thing I am referring to.

Mr. Ward: Yes. I have some of the 1981 figures for the U.S. air carriers and—

The Chairman: Mr. Ward, before you start, could you make those available to the committee?

Mr. Ward: Yes, sir. I just have them scribbled, but I would be delighted to make them available, yes.

The Chairman: We would appreciate it. Thank you.

Mr. Ward: I notice here that PanAm alone had an operating loss of \$359.7 million, which is accounting for a tremendous amount of the losses that you are seeing in these newspaper clippings. But I also see here that TWA had a \$45 million profit and that Delta had a \$91.6 million profit. I know that Northwest's figures are not out, but they are saying they are having a good profit this year. I notice USAir had a \$51 million profit in 1981. I see here in 1980, if you look at operating profits, in particular, they are quite big. Delta had an operating profit of \$164 million and a net profit of \$130 million. The year before they had a net profit of \$103 million.

So some of these figures are just a little bit misrepresentative of the situation; not all the carriers are losing money. It is maybe not as bleak as they would paint. Sure, PanAm is accounting for a tremendous amount of the loss, and maybe two other airlines; but the others are making a go of it. They are having a tough time, but the main cause of their tough time is the recession: people are not flying. The loads out of these cities have dropped by 50 per cent in some cases. This is what is hurting.

The controllers really affected their operation. Take United: they decided at one time that they would go out of their shorter hauls and they laid up all their 737s; then they said, gosh, that is feeding our trunk, we are doing the wrong thing, so they threw them all back into the market. Just at that time the controllers strike came along and they could not get the slots to operate. So that hurt them very badly.

So there are a lot of factors in here that are causing the trouble across the border; it is not the de-regulation as much as it is the recession; people are not flying.

The Chairman: Your final question, Mr. Ellis.

[Traduction]

M. Ward: Oui, monsieur, je peux vous donner quelques données à ce sujet, à mon avis des plus intéressantes. J'ai remarqué un article dans le «Globe and Mail» d'aujourd'hui: Les pertes en 1981 des sociétés d'aviation, sont les plus lourdes jamais enregistrées. Il est question de pertes d'exploitation de 300 millions de dollars, somme énorme—

M. Ellis: C'est exactement de cela que je voulais parler.

M. Ward: Oui. J'ai certains chiffres sur les transporteurs aériens américains pour 1981 et—

Le président: Monsieur Ward, avant de commencer, pourriez-vous mettre ces chiffres à la disposition du comité?

M. Ward: Oui, monsieur. Ce sont des notes griffonnées, mais je serais enchanté de les mettre à votre disposition, oui.

Le président: Nous vous en sommes reconnaissants. Merci.

M. Ward: Je remarque ici qu'à elle seule, la Société PanAm a accumulé des pertes d'exploitation de 359.7 millions de dollars, ce qui représente une partie énorme des pertes dont on fait état dans les journaux. Mais je vois également que TWA a inscrit des bénéfices de 45 millions de dollars et que Delta a accumulé des bénéfices de 91.6 millions de dollars. Je sais que les chiffres pour Northwest ne sont pas encore publiés, mais la société prétend avoir réalisé de bons bénéfices cette année. Je remarque que USAir compte un bénéfice de 51 millions de dollars en 1981. Je vois ici qu'en 1980, si vous regardez les bénéfices d'exploitation plus particulièrement, ils sont importants. Delta avait un bénéfice d'exploitation de 164 millions de dollars et un bénéfice net de 130 millions de dollars. L'année précédente, ses bénéfices se chiffraient à 103 millions de dollars.

Ainsi, certains de ces chiffres donnent une idée quelque peu faussée de la situation; tous les transporteurs ne perdent pas de l'argent. La situation n'est peut-être pas aussi désespérée qu'ils le prétendent. Evidemment, PanAm est responsable d'une partie considérable des pertes avec peut-être deux autres sociétés aériennes; mais les autres s'en tirent. Ils éprouvent des difficultés, mais la cause principale de leurs difficultés, c'est la récession: les gens ne prennent pas l'avion. Dans certains cas, la clientèle à partir de certaines villes a diminué de 50 p. 100. C'est ce qui fait mal.

Les contrôleurs ont joué un grand rôle en réalité sur leurs activités. Prenons le cas de la United: la société avait décidé d'abandonner ses trajets courts et mis au rancart ses 737; ensuite elle s'est dit: «Ma foi, c'est ce qui remplissait nos coffres, nous avons fait une erreur», et donc elle les a tous remis en service. C'est à ce moment que la grève des contrôleurs est intervenue et la société ne pouvait plus rétablir ses horaires précédents. Cela leur a fait très grand tort.

Par conséquent, il existe de nombreux facteurs dont il est question dans cet article qui provoquent des difficultés de l'autre côté de la frontière; ce n'est pas vraiment la déréglementation comme la récession; les gens ne prennent pas l'avion.

Le président: Votre dernière question, monsieur Ellis.

[Text]

Mr. Ellis: One last question, then, thank you, Mr. Chairman. What happened in the U.K.? In one of your answers you said that in fact the de-regulation that took place in the U.K. did not affect the carriers there. What did happen there? We are talking about a country much, much smaller, in between Canada and the U.S. in population: What happened there with the de-regulation that took place?

Mr. Ward: Pardon me, sir, do you mean in Great Britain?

Mr. Ellis: Yes, within Great Britain.

Mr. Ward: You must remember that Great Britain's capacity in the airline industry is pretty well dedicated to international operations. They have no domestic routes to feed on and to give them a basis, which we have in Canada—

Mr. Ellis: We cannot compare it; that is what you are saying.

Mr. Ward: —so it is hard to compare it. Now, international traffic fell off. Competition did come into the marketplace internationally to a degree, and the less efficient carriers have fallen by the wayside to a degree, certainly, and they have been hurt. But that is what competition is all about.

In Laker's particular case, I really do not know. Everybody is asking me what happened to Laker. I really do not know; I was as surprised, I guess, as anybody. But I always have noted that in the winter months he did not have a good winter foundation of traffic. Because sociologically the Brits did not travel during the winter periods to the sun, because they had to go so far to reach the sun, they travelled in the summertime. His summer traffic was tremendous, but his winter traffic was very low. I think that is partly what caught up with him. But he was a sched carrier, basically; they just said: you are now a sched carrier.

• 1055

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Ward.

The Chairman: Thank you.

Before calling on Mr. Corbin, I am going to call a brief interlude. We will resume hearings at 11 a.m. sharp when we will have Mr. Corbin, followed by Mr. Nickerson, Mr. MacKay and Mr. Siddon.

I want, before we break however, to ask members of the steering committee to stay behind when we adjourn this session so we can have a very brief steering committee meeting, please.

We will recess until 11 a.m.

• 1056

[Translation]

M. Ellis: Une dernière question alors, merci, monsieur le président. Que s'est-il produit en Grande-Bretagne? Dans une de vos réponses, vous avez affirmé que la déréglementation effectuée en Grande-Bretagne n'avait pas touché les transporteurs là-bas. Que s'est-il donc produit là-bas? Il s'agit d'un pays beaucoup plus petit, dont la population se chiffre entre celle du Canada et celle des États-Unis: que s'est-il produit là-bas lors de la déréglementation?

M. Ward: Excusez-moi, monsieur, vous voulez parler de la Grande-Bretagne?

M. Ellis: Oui, de la Grande-Bretagne.

M. Ward: Il faut se rappeler que la capacité de l'industrie aérienne en Grande-Bretagne est assez bien consacrée aux activités internationales. Il n'y a là-bas aucune route nationale pour les alimenter, pour leur donner une base, ce que nous avons au Canada...

M. Ellis: Nous ne pouvons pas comparer les deux; est-ce ce que vous voulez dire?

M. Ward: ... donc il est difficile de comparer. En effet, le trafic international a diminué. Il y a eu une certaine concurrence sur le marché international, ce qui a éliminé les transporteurs les moins efficaces, jusqu'à un certain point, et ils sont certainement en difficulté. Mais c'est là le rôle de la concurrence.

Dans le cas particulier de Laker, je ne sais vraiment pas. Tout le monde me demande ce qui est arrivé à Laker. Je ne le sais vraiment pas; j'ai été surpris, comme tout le monde, je suppose. Toutefois, j'avais toujours remarqué qu'au cours des mois d'hiver, il ne possédait pas un bon trafic d'hiver. En effet, pour des raisons sociologiques, les Britanniques ne voyagent pas au cours des mois d'hiver pour se rendre au soleil, parce qu'ils doivent aller trop loin pour atteindre le soleil, ils voyagent donc l'été. Son volume d'été était énorme, mais son volume d'hiver très faible. Je crois qu'en partie, c'est ce qui l'a fait trébucher. Toutefois, il était un transporteur régulier, au fond; on lui a dit: vous êtes maintenant un transporteur régulier.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur Ward.

Le président: Merci.

Avant de céder la parole à M. Corbin, j'aimerais annoncer une courte pause. Nous reprendrons notre réunion à 11h00 précises alors que nous entendrons M. Corbin, suivi de M. Nickerson, de M. MacKay et de M. Siddon.

Avant de faire la pause cependant, j'aimerais demander aux membres du comité directeur de bien vouloir rester lorsque nous lèverons la séance de façon que nous puissions tenir une brève réunion du comité directeur, je vous en prie.

La séance est levée jusqu'à 11 heures.

[Texte]

• 1104

The Chairman: Order, please.

If possible, I would hope that we could complete this session at about 12 noon so that we will have time for a subcommittee meeting. We will proceed immediately and we will hear from Mr. Corbin.

• 1105

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Ward, referring to your statement, in the last paragraph on page 4 you say:

The substance of the issue between scheduled and charter airlines is a matter of scheduled airlines having access to, and depressing "charter" fares, while charter airlines do not have access to, and cannot retaliate by depressing scheduled airfares to where they should be.

I would like to ask you this: If Wardair were to become a third national carrier, in your opinion, would this drive down transcontinental scheduled air fares? And if so, in your opinion, would this force Air Canada and CP Air to increase fares on their other domestic routes?

The Chairman: Mr. Ward.

Mr. Ward: Yes, I believe it would drive down the transcontinental air fares to some extent and would force an increase in the other areas. At the present time, I feel that those transcontinental fares are carrying the international areas and other areas of operation, and with competition there is usually a levelling off. In other words, routes would carry more of their own weight rather than having . . . When you do not have the funds available to cross-subsidize, you have to increase rates. So it would mean that international travel would be more in line with carrying their own costs rather than having the cross-subsidization, as would domestic. I do not think domestic air fares need be quite as high as they are. They went up 17 per cent in nine months, and that is higher than the inflation rate.

Mr. Corbin: So, in fact, your coming on line as a third national carrier would be very much in the public interest, if in fact the principle of the open market applies?

Mr. Ward: Yes, sir, that is the way I would see it.

Mr. Corbin: I have just one other question, Mr. Chairman, and it relates to the regional carriers. I appreciate the point made by Mr. Ward earlier that, mainly because you do not presently have the equipment, you would not be interested if the policy were opened up progressively to compete with the regional carriers. But if in fact it were opened up to that point, then, if you are put on a par with Air Canada and CP Air on the transcontinental level, would you not also be enticed into doing what certainly Air Canada is doing in the eastern part of the country; that is, competing to a certain extent on regional

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Si c'est possible, j'espère que nous aurons terminé la réunion vers 12h00 de façon à avoir le temps de tenir une réunion du comité directeur. Nous commencerons immédiatement, avec M. Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ward, si je me reporte à votre déclaration, au deuxième paragraphe de la page 7, vous dites:

La substance du débat entre les compagnies à vols réguliers et celles à vols nolisés tient à la simple capacité qu'ont les compagnies à vols réguliers d'établir et de pouvoir réduire sur leurs routes le coût de places en classe «nolisée» alors que les compagnies à vols nolisés n'ont pas la possibilité et ne peuvent se permettre de riposter en offrant des vols réguliers au tarif minimal.

J'aimerais vous poser la question suivante: si Wardair devenait le troisième transporteur national, à votre avis, est-ce que cela réduirait les tarifs aériens transcontinentaux? Si oui, à votre avis, Air Canada et CP Air se verraient-elles forcées d'augmenter les tarifs sur leurs autres lignes nationales?

Le président: Monsieur Ward.

M. Ward: Oui, je crois que cela réduirait jusqu'à un certain point les tarifs aériens transcontinentaux, ce qui entraînerait une augmentation des autres tarifs. A l'heure actuelle, j'estime que ce sont les tarifs transcontinentaux qui comblent le déficit des lignes internationales et d'autres aspects de l'exploitation; or avec la concurrence, il y a en général plafonnement. En d'autres termes, les lignes devraient se payer dans une plus grande mesure plutôt que d'avoir . . . Si l'argent n'était plus disponible pour compenser certaines lignes, il faudrait augmenter les tarifs. Ainsi, les voyages internationaux se paieraient plutôt que d'être compensés, tout comme les lignes nationales. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que les tarifs nationaux soient aussi élevés qu'ils le sont. Ils ont augmenté de 17 p. 100 au cours des neuf derniers mois, une augmentation supérieure au taux d'inflation.

M. Corbin: En fait, il serait dans l'intérêt du public que vous deveniez le troisième transporteur national, si de fait le principe d'un marché ouvert s'appliquait?

M. Ward: Oui, monsieur, c'est mon avis.

M. Corbin: Je n'ai qu'une autre question, monsieur le président, au sujet des transporteurs régionaux. Je comprends ce que M. Ward faisait valoir précédemment, c'est-à-dire que n'ayant pas l'équipement nécessaire actuellement, cela ne vous intéresse pas qu'on élargisse la politique progressivement de façon à ce que vous puissiez faire concurrence aux transporteurs régionaux. Toutefois, si de fait la politique se trouvait élargie de façon à ce que vous vous trouviez sur un pied d'égalité avec Air Canada et CP Air, pour les lignes transcontinentales, ne vous laisseriez-vous pas pousser à faire ce que

[Text]

routes? Even if you do not have the equipment, would not there be a temptation on your part to exploit that possibility? I know the market can only bear so much, but nevertheless, would you not be tempted to go that way?

Mr. Ward: Sir, I think there would be some spillover, certainly into the regional areas. I think if there were more competition on the national routes and the trunk routes—I think there should also be competition, whether we give it or not is irrelevant, but there should be competition on the regional routes. Right now, there is no competition; nobody can run a charter on a regional operation, except another regional, and they are not too inclined to do so.

I think there is too much protectionism in that area.

Mr. Corbin: Then, it is your opinion that there is room for charter options on strictly regional routes?

Mr. Ward: I could see opportunities right now to operate charters on regional routes and I am sure there must be a lot of carriers, other than ourselves, and smaller carriers, that would be pleased to do so.

Mr. Corbin: Bona fide charters or the blended scheduled and charter now being provided?

Mr. Ward: I think you could probably operate bona fide charters because right now the rates are not established at any level that would make it non-compensatory. The only trouble is that if you did try to run a bona fide charter, they would suppress the rates and put the capacity on the market to force you out of it, unless you had the capability to compete in the all-around marketplace, and that is including the economy passenger. You need that for your protection to be able to operate.

Mr. Corbin: I see. Finally, Mr. Chairman, the present policy statement, at least the direction in which its authors would want it to go, is encouraging cannibalism among the regionals, in the sense that it does not foster any increase of regionals. Territories are very well drawn up. Their numbers are limited and the policy encourages a reduction in their numbers.

• 1110

Were you ever tempted to swallow up some or any of the regionals, especially down east, to expand your operations?

Mr. Ward: No, sir, we never were, because our expertise was really not in that area. We did not have the right equipment, and governments were so busy buying up regionals that we did not think we could compete with them.

Mr. Corbin: All right, thank you very much, Mr. Ward.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

[Translation]

Air Canada a fait certainement dans l'est du pays, c'est-à-dire faire concurrence jusqu'à un certain point sur les routes régionales? Même si vous n'avez pas l'équipement, ne seriez-vous pas tenté d'exploiter cette possibilité? Je sais qu'il y a une limite au marché, mais ne seriez-vous pas néanmoins tenté de suivre cette voie?

M. Ward: Monsieur, je crois qu'il y aurait certaines retombées certainement, dans le domaine régional. Je crois que s'il y a une concurrence accrue sur les routes nationales et les routes longs-courriers—et je crois qu'il devrait également y avoir concurrence, que ce soit de notre part n'a rien à voir, mais il devrait y avoir concurrence sur les routes régionales. A l'heure actuelle, il n'y a aucune concurrence; personne ne peut offrir de vols nolisés sur une ligne régionale sauf un autre transporteur régional, ce qu'ils ne sont pas très portés à faire.

Je crois qu'il y a dans ce domaine trop de protectionnisme.

M. Corbin: Ainsi, à votre avis, il y aurait lieu d'offrir des possibilités de vols nolisés sur les routes régionales?

M. Ward: Il y a en ce moment des possibilités d'offrir des vols nolisés sur les routes régionales et je suis persuadé qu'un grand nombre de transporteurs, outre nous-même, de petits transporteurs, seraient heureux de le faire.

M. Corbin: Sous forme de vols nolisés réels, ou sous forme de vols réguliers offrant des places nolisées comme c'est actuellement le cas?

M. Ward: Je crois que vous pourriez probablement offrir de vrais vols nolisés puisque, en ce moment, on ne trouve à aucun niveau des tarifs établis qui ne soient pas compensatoires. La seule difficulté, c'est que si vous essayez d'offrir un vol nolisé réel, on abolirait les tarifs et on augmenterait la capacité du marché pour vous forcez à vous retirer, à moins que vous ne soyez en mesure de faire concurrence globalement sur le marché, ce qui inclut les tarifs «économiques». Vous en avez besoin comme protection afin de pouvoir fonctionner.

M. Corbin: Je vois. Enfin, monsieur le président, la présente déclaration de politique, du moins du point de vue de la direction que ses auteurs préconisent, encourage le cannibalisme entre les régionaux puisqu'elle n'encourage pas une augmentation du nombre des régionaux. Les territoires sont très bien établis. Leur nombre est limité et la politique encourage une réduction de leur nombre.

Vous est-il arrivé d'être tenté d'avaloir certains ou un des régionaux, surtout dans l'Est, afin d'étendre vos activités?

M. Ward: Non, monsieur, jamais, car notre compétence ne se situe pas dans ce domaine. Nous n'avions pas le bon équipement, et les gouvernements étaient si occupés à acheter les régionaux que nous ne pensions pas pouvoir leur faire concurrence.

M. Corbin: Très bien, merci beaucoup, monsieur Ward.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

[Texte]

Mr. Nickerson, please.

Mr. Nickerson: Thank you, Mr. Chairman.

Most of the questions I wanted to ask have already been asked, so I will be brief. The first question I guess is repetitive, but I understand your solution to the problem in which you find yourself with cross-subsidization from the scheduled carriers to be that you would like to get into the scheduled business; there is no way you want to prevent them from being in the charter-seat business.

Mr. Ward: Oh, no, sir, they are in the charter business now. We do not really care what they get into. They can get into charter, sched, and everything. We think they should have the total—well, Air Canada have; they are de-regulated now. They have no regulations to speak of.

Mr. Nickerson: And you just want the same break?

Mr. Ward: We just want the same rights. We are quite prepared to compete on an equal basis.

Mr. Nickerson: That is good.

You say you have made preliminary applications from time to time for domestic and international scheduled routes and you did not get past first base at all. What exactly did you do? Was it a matter of phoning up the secretary in the ATC office or sending one letter and taking “no” for an answer, or did you pursue the matter at all? Did you take the various appeal routes that might be available to you?

Mr. Ward: Yes, we have made complete written submissions with all the documents and economic back-up and all the rest of it. They just said, we will consider it some day. And it has all stopped. We have not had anything, other than an acknowledgement on it.

Mr. Nickerson: You never really pursued it at all?

Mr. Ward: We have no access under the regulations as they now exist. Under the present Canadian air transport policy there is no area we can go to to say, you have to look at this. The legislation is such that if they want to leave it on their desks, they can.

Mr. Nickerson: I see.

Rather a local question, if I might be permitted to ask it, Mr. Chairman.

The Chairman: I will make that judgment after I hear it.

Mr. Nickerson: It deals with charter operators such as Wardair getting into the domestic scheduled business, particularly in competition with regional operators.

A number of my constituents have suggested to me that they would like to see a little competition with Pacific Western Airlines operating out of the north, which is an area with which you have a lot of experience, into southern areas such as

[Traduction]

Monsieur Nickerson, s'il vous plaît.

M. Nickerson: Merci, monsieur le président.

La plupart des questions que je désirais poser l'ont déjà été et donc mon intervention sera brève. Ma première question est une répétition je suppose, mais si j'ai bien compris votre solution aux problèmes que vous cause l'interfinancement qu'exercent les transporteurs réguliers, c'est que vous aimeriez également avoir des vols réguliers; vous ne voulez absolument pas empêcher les autres d'offrir des sièges nolisés.

M. Ward: Non, monsieur, ils offrent déjà des services nolisés. Cela nous importe peu. Ils peuvent offrir des services nolisés, réguliers, n'importe quoi. Nous croyons qu'ils devraient avoir tout, comme Air Canada, cette dernière est maintenant déréglementée. Elle n'est assujettie à aucune réglementation digne de ce nom.

M. Nickerson: Vous voulez simplement les mêmes chances?

M. Ward: Nous voulons simplement les mêmes droits. Nous sommes tout à fait disposés à faire concurrence sur un pied d'égalité.

M. Nickerson: C'est très bien.

Vous dites avoir présenté des demandes préliminaires, de temps à autre, pour obtenir des routes nationales et internationales régulières, mais vous n'avez pas réussi à aller très loin. Qu'avez-vous fait exactement? Avez-vous téléphoné au secrétaire du CTA ou envoyé une seule lettre et accepté qu'on vous dise «non» ou avez-vous poussé la chose plus loin? Vous êtes-vous prévalus des diverses dispositions d'appel à votre disposition?

M. Ward: Oui, nous avons présenté des demandes avec documents à l'appui ainsi que des données économiques, et tout le reste. On nous a tout simplement dit: «Nous y songerons un jour». Et tout s'est arrêté. Nous n'avons rien reçu, sauf un accusé de réception.

M. Nickerson: Vous n'avez jamais vraiment donné suite?

M. Ward: Nous n'avons aucun recours en vertu des règlements tels qu'ils existent actuellement. Aux termes de l'actuelle politique canadienne sur le transport aérien, nous ne pouvons nous adresser à personne et dire: «Il vous faut examiner cette demande». La loi est telle que si l'on veut laisser notre demande s'empoussiérer, on peut le faire.

M. Nickerson: Je vois.

J'aurais une question locale, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président: Je déciderai après l'avoir entendue.

M. Nickerson: J'aimerais savoir ce que vous pensez de l'idée que les transporteurs à vol nolisé tels que Wardair se lancent dans les vols réguliers nationaux, plus particulièrement en concurrence avec les transporteurs régionaux.

Plusieurs de mes commettants m'ont indiqué qu'ils aimeraient voir quelqu'un faire un peu concurrence à Pacific Western Airlines dans le Nord, région dont vous avez l'expérience, à destination du Sud vers Edmonton et Vancouver. Lorsque

[Text]

Edmonton and Vancouver. One of the potentially competitive airlines that always spring to mind is Wardair. I wonder whether you ever receive requests from organizations such as chambers of commerce or municipalities requesting that you get into the northern scheduled business in competition with PWA; whether you think that would work if you were allowed to do it; and whether it would be something you would be interested in.

Mr. Ward: It is difficult to approach that subject very quickly. However, we operated internationally out of Yellowknife and Whitehorse in earlier years, when we had smaller aircraft. I could see a real potential for operating throughout the Arctic, parallel to the regional carriers, say three trips a week or something of that nature, at a low air fare, because those towns turn over completely in a year; everybody gets out for a break. There are lots of opportunities. But there would be lots of carriers that maybe would be more suitable to compete in those areas and provide some competition if given the opportunity. Right now it is an absolute no-no.

When we get into our 310s we will have 220-passenger airplanes, and certainly the 310 is the most efficient piece of equipment one could buy for under the 1,400 miles. It is a very efficient, it is a super-efficient aircraft. There is nothing to touch it. So, it would be more of the size of machine we could look at those markets with. We cannot look at them with DC-10s and 747s. That is why we have not tried. We have no authority; we cannot go into those areas at the present time.

• 1115

Mr. Nickerson: About two years ago, Mr. Chairman, I was at a meeting of the Northern Air Transport Association when Mr. Ward was the guest speaker. He gave us his views on what free enterprise in aviation should be about, and at that time he appeared to be very pro de-regulation. I notice in his opening remarks this morning he said he did not want to go the whole way with de-regulation now, and he sees, presumably, sees some useful purpose served by a certain amount of regulatory activity by government or government agencies.

How far should the ATC or other governing bodies go in regulating the airline business? What would Mr. Ward see as the function of the regulators?

Mr. Ward: Well, sir, I think that is a excellent question; very frank and very good. I do not think the northern operations and the northern operators should be regulated at all. I think the small carrier, the innovator who comes up into the north—the person who flies the aircraft, does the books and maintains the airplanes is the key to low-cost transportation in the north. Nobody can compete with him. He is a real plus. He should be given the freedom to operate to the fullest scope. In that way you would develop a lot more in the way of air transportation in the north.

[Translation]

l'on songe à une société aérienne qui pourrait éventuellement faire concurrence, on pense toujours à Wardair. Je me demande si vous avez reçu des demandes d'organismes tels que les chambres de commerce ou les conseils municipaux demandant que vous commenciez à offrir des vols réguliers dans le Nord en concurrence avec PWA; si on vous permettait de le faire, pensez-vous pouvoir réussir; est-ce quelque chose qui vous intéresserait?

M. Ward: Il est difficile de se lancer dans ce sujet très rapidement. Toutefois, à une époque antérieure, lorsque nous avions de plus petits avions, nous offrions des vols internationaux à partir de Yellowknife et Whitehorse. Je peux concevoir qu'il existe un potentiel très réel dans l'Arctique, pour des services parallèles à ceux des transporteurs régionaux, disons trois voyages par semaine ou quelque chose du genre, à un tarif raisonnable, car il y a un roulement complet dans ces villes au cours d'un an; tout le monde veut partir en congé. Il y a beaucoup d'occasions. Toutefois, il y a beaucoup de transporteurs qui seraient peut-être plus en mesure de faire concurrence dans ces régions et d'offrir une certaine concurrence si on leur en donnait la possibilité. A l'heure actuelle, c'est tout à fait impossible.

Lorsque nous obtiendrons nos 310, nous aurons des avions d'une capacité de 220 passagers et il ne fait aucun doute que le 310 est la pièce d'équipement la plus efficace qu'on puisse acheter pour des distances de moins de 1,400 milles. C'est un avion très efficace, super efficace. Rien ne l'approche. Ce sont donc des appareils de cette dimension qui conviendraient le mieux aux marchés en question. Il n'est pas question d'y utiliser des DC-10 ou des 747. Nous n'avons même pas essayé. Pour le moment, l'accès à ces marchés nous est interdit.

M. Nickerson: Il y a deux ans, monsieur le président, j'ai assisté à une réunion de la *Northern Air Transport Association*. M. Ward était l'orateur invité. Il a parlé de la libre entreprise dans l'industrie de l'aviation et il semblait, à l'époque, être en faveur de la déréglementation. Or, dans la déclaration qu'il a faite ce matin, il a dit qu'il s'opposait à ce que la déréglementation soit pleinement appliquée. Il semble croire qu'il est souhaitable que le gouvernement et ses organismes imposent certains règlements.

Dans quelle mesure le Comité des transports aériens ou d'autres organismes gouvernementaux devraient-ils réglementer l'industrie des transports aériens? Quel est, d'après vous, le rôle de ceux qui imposent les règlements?

M. Ward: Voilà une question excellente: très franche et très valable. Les transports aériens dans le grand nord ne devraient pas être réglementés. Seul le petit transporteur, qui prend l'initiative, qui pilote l'avion, qui tient les livres et qui entretient les appareils, est en mesure d'y offrir un service à un prix raisonnable. Personne ne peut lui faire concurrence. Il est vraiment un élément positif. Il devrait pouvoir exploiter, sans contrainte, son potentiel. C'est ainsi qu'il faut s'y prendre pour promouvoir les transports aériens dans le grand nord.

[Texte]

I think in the southern parts of it, because of the U.S. experience right now, it is the wrong time to say that we want de-regulation. Everybody is looking across the border not able to assess the situation, and everybody is afraid of the unknown.

Now, whether de-regulation is working in the United States, we really do not know because we just do not have sound information. I would say it is going to work. There will be a lot of pain in it and a lot of trouble, but I do not think it is acceptable to Canadians at this point. I think it will come to that as the decades go on. I think there will be de-regulation. We have got to get to competition. You cannot have competition without some form of de-regulation.

Now, if you want to talk about the regional carriers having competition, that is another step in de-regulation. You are going to have to bring in degrees of de-regulation to get competition in the marketplace, to get the commodity of air travel down to a level of competitiveness which will provide the public with the lowest cost air transportation due to the efficiency of the company or corporations which are providing the transportation—the same way as with other commodities.

Mr. Nickerson: In listening to a number of witnesses who have appeared before this committee, I get the impression there is a large consensus of opinion favouring a certain amount of de-regulation. They would still like to assign routes to different carriers. But the impression I am getting is if a route is available or somebody thinks they can fly a particular route and make money out of the deal, then anybody should be allowed to apply.

I wonder if this is the kind of compromise we might make, where routes are still assigned by the ATC—they tell you whether or not you can fly a route. But you do not cut off people, whether it be Air Canada, Wardair, or some little outfit with one second-hand DC-3, from applying for it. Anybody can apply for it, but it is up to the ATC to determine whether it is in the public interest that that route should be awarded to Air Canada, CP, Wardair, or anybody else. I wonder if that is the general approach Mr. Ward might find satisfactory?

Mr. Ward: Certainly, sir, it is a step in the right direction. It is rather interesting, if you look at the most profitable airline in the United States, Delta. De-regulation came along, and Delta did not change a thing. They just kept on operating; providing a good, sound operation. They are a well-run operation. Northwest did not change a thing. The ones who went grasping around and said, "I am going to take your route, and take your route, and I am going to go out wild and get all this transportation", they are the ones who got into trouble. Lamb, for example; they came from a tremendously sound financial basis, to ordering airplanes like they were going out of style—piles of airplanes—and going out to Hawaii, going to all these routes, and going on routes they had no right to go on. They were not prepared to do it. They did not have the resources to be able to launch these campaigns. They got into trouble. Continental got into trouble. Western got into trouble. The ones that were on the margin in any case... Of course, PanAm was in trouble a long time before de-regulation came

[Traduction]

En raison de l'expérience américaine, ce n'est pas le moment de déréglementer les transports aériens dans le sud. Personne ne peut dire comment la situation américaine va évoluer. Et l'inconnu fait toujours peur.

On ne peut pas encore dire si, aux États-Unis, la déréglementation produira les résultats désirés. Personnellement, je dirais que si, mais ce sera très pénible. Quant aux Canadiens, je ne crois pas qu'ils soient prêts à accepter la déréglementation. Cela viendra, j'en suis certain. Il faut favoriser la concurrence et on ne peut avoir de concurrence sans déréglementation.

Parlons maintenant de la concurrence parmi les transporteurs régionaux. Voilà une autre étape du processus de déréglementation. Pour favoriser la concurrence, encourager l'efficacité et réduire les prix, il faut que la déréglementation soit appliquée à des degrés plus ou moins importants.

M. Nickerson: La majorité des témoins qui ont comparu devant le comité semblent être en faveur de la déréglementation, du moins dans une certaine mesure. Ils veulent toujours que les routes soient réservées à certains transporteurs, mais tous ceux qui croient pouvoir réaliser un profit en exploitant une certaine route devraient pouvoir en faire la demande.

Le CTA se chargerait donc de l'affectation des routes, mais tous les transporteurs, qu'il s'agisse d'Air Canada, de Wardair, ou d'une petite compagnie avec un seul appareil, devraient pouvoir demander d'exploiter une certaine route. Tout le monde pourrait faire une demande, mais le CTA se chargerait de l'affectation des routes à Air Canada, CP Air, Wardair, etc. Cela vous conviendrait-il?

M. Ward: Bien sûr, monsieur. Ce serait un pas dans la bonne direction. Regardons un peu Delta, qui est la plus rentable des lignes aériennes américaines. La déréglementation n'a rien changé pour Delta. Elle a continué à faire affaire et à offrir un très bon service. Delta est très bien administrée. Northwest n'a rien changé. Ce sont ceux qui ont voulu s'emparer des routes exploitées par d'autres compagnies qui ont eu des problèmes. Prenons, par exemple, la compagnie Lamb, qui a acheté des tas d'appareils et qui s'est mise à exploiter des routes auxquelles elle n'aurait jamais dû toucher, Hawaii par exemple. Elle n'était pas prête. Elle n'avait pas les ressources nécessaires. Elle a eu des problèmes. Continental a eu des problèmes, ainsi que Western. Il y en avait aussi, comme PanAm, qui avaient des problèmes bien avant la réglementation. Les compagnies qui ont fait des choix fondés sur le critère de la comptabilité ont continué à faire des profits après la déréglementation. Elles seront toujours rentables. Voilà ce que nous avons appris de la situation américaine.

[Text]

in. So this is the situation as it is. It is the ones that made good sound business judgments and decisions which have survived well in de-regulation, and always will. I think everybody has learned that, as a result of de-regulation from across the border.

• 1120

Mr. Nickerson: Thank you, these are all the questions I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Right on the button, Mr. Nickerson. Thank you.

Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Thank you, Mr. Chairman.

Those of us who have been around here for a while, Mr. Chairman, remember some years ago when Air Canada—before it was restructured and the act was changed, and it appeared before the committee—were expressing a lot of interest in buying Max Ward so they could have an entrée into the charter business. I would like to ask Mr. Ward, just as Fred Laker is getting the credit or the reputation of having made a real difference in air fares by virtue of his existence, whether in Mr. Ward's view, had Air Canada succeeded in getting into the charter business and acquiring his operations at that time, we would see any difference today in the air fare?

Mr. Ward: Oh, I think there would be a tremendous difference in the situation at the present time.

Mr. MacKay: You think there would be.

Mr. Ward: I do not think we would have been able to continue what we were doing to the same extent. It is hard to speculate exactly what would have happened but, at the time we were speaking of talking to Air Canada, we were talking about running the complete charter operation. In 1978 all of that philosophy changed when they put their complete charter operation on their scheduled flights, on their route structure—which made good sense actually, very sound.

I think there would have been less competition. There had to be.

The Chairman: In a speculative area, do you suppose you would have been president of Air Canada, Mr. Ward?

Mr. Ward: No, I do not think so.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I do not want to drift on into speculation, but it would have been interesting to have had a president of Air Canada who could actually fly one of their big jets, would it not?

May I ask this, Mr. Ward: Because of something Mr. Deniger said which was very interesting to me as a member, when he pointed out the dichotomy of the relationship of international routes and policy as it related to our domestic structure, could you elaborate a bit, please—through you, Mr. Chairman—on something you yourself brought up: your ability and willingness to service certain areas like Puerto Rico if

[Translation]

M. Nickerson: Merci, monsieur le président, je n'ai plus de question.

Le président: Merci, monsieur Nickerson. Vous avez pris exactement dix minutes.

Monsieur MacKay.

M. MacKay: Merci, monsieur le président.

Ceux d'entre nous qui sont membres du Comité depuis bien longtemps se souviennent qu'il y a quelques années, Air Canada—avant la restructuration et la modification de la loi—s'intéressait à acheter Wardair, pour pouvoir pénétrer sur le marché de l'affrètement. On reconnaît que Fred Laker a réussi à modifier les tarifs aériens. M. Ward croit-il que, si Air Canada avait réussi à pénétrer sur le marché de l'affrètement, les tarifs aériens seraient différents aujourd'hui?

M. Ward: Oui, il y aurait une différence considérable.

M. MacKay: Vous pensez donc que oui.

M. Ward: Nous aurions été obligés de réduire nos efforts. Il est difficile de dire ce qui serait arrivé, mais il était question d'exploiter l'ensemble du service d'affrètement. En 1978, tout a changé. Air Canada a intégré le service d'affrètement au service à horaires fixes, à la structure des routes, ce qui était, en fait, très logique.

Inévitablement, il y aurait eu moins de concurrence.

Le président: Seriez-vous devenu président d'Air Canada, monsieur Ward?

M. Ward: Je ne crois pas.

M. MacKay: Ce serait intéressant si le président d'Air Canada pouvait vraiment piloter un de ses gros appareils, n'est-ce pas?

M. Deniger a parlé de la divergence qui existe entre les routes internationales et la politique qui régit les vols intérieurs, et M. Ward a parlé de la possibilité d'offrir des vols à des endroits comme Porto Rico. Voulez-vous vous étendre là-dessus?

[Texte]

you could get the opportunity to do so. Could you give us a bit more information about that?

Mr. Ward: We have been operating into Puerto Rico for many years on a charter basis. The U.S.A., as you know, has no charter; they have no real interest in charter because they are de-regulated and anyone can apply for any route. But they have allowed us to operate into Puerto Rico. We are the biggest carrier into Puerto Rico from Toronto, for instance. The traffic has built up very steadily and it has done very well.

We have also gone into Orlando, for instance, and other Florida points, where we have developed the charter traffic and so on. But we are afraid those routes might be made into scheduled routes and we will get pushed off.

We are really concerned about Puerto Rico where the people and the Government of Puerto Rico were promoting that we come in there; yet we cannot get the Canadian government to say that here are some external earnings and foreign currency we could use, and it would be a good thing to have a Canadian carrier serve that. The same applies at St. Lucia, where they are saying: Here, we will give you the licence and you provide our scheduled services.

We get tremendous co-operation from the Barbados; they are giving us more and more authority at all times. For instance, Laker has operated a tie between London into the Barbados up to this point. This is the type of operation some of these countries are looking for. But we cannot get to first base in getting the Canadian government to consider applying a different policy so that the Canadian industry can operate in international fields.

Mr. MacKay: I do not wish to get into speculation again on policy, but you have been advocating that, if there is any dog in the manger sort of attitude towards letting you go into these areas, this attitude be looked at very seriously. What seems to be the problem? Is it a matter of simply assessing the advisability of this, from international trade and aviation patterns, or are you running into competition, this time from the scheduled carriers who do not want to see this kind of expansion, if possible, occur with your overseas operations?

• 1125

Mr. Ward: It is regulatory blockage, really.

Mr. MacKay: Regulatory blockage.

Mr. Ward: They, the sched carriers, do not want to see us in the sched business, or they do not want really to see us in business at all, because their life would be a lot easier without us.

The Chairman: Before you pose any more questions, Mr. MacKay, again, while I said I could see some overlap between our reference and foreign routes, I want to caution you that I do not want to get into that in detail either. I want us to concentrate on our reference.

Mr. MacKay: Quite right, sir.

[Traduction]

M. Ward: Nous avons, depuis des années, des vols nolisés à destination de Porto Rico. Comme vous le savez, il n'y a pas de vols nolisés à partir des États-Unis. Depuis la déréglementation, n'importe quel transporteur peut demander d'exploiter n'importe quelle route. Nous avons obtenu la permission d'offrir des vols à destination de Porto Rico. C'est nous, par exemple, qui avons le plus de vols entre Porto Rico et Toronto. La demande ne cesse d'augmenter, et c'est très rentable.

Nous offrons également des vols nolisés à destination d'Orlando et d'autres endroits en Floride. Nous craignons que ces routes ne soient réservées à des vols à horaires fixes, si bien que nous ne pourrions plus les exploiter.

Le gouvernement de Porto Rico nous encourage à offrir des vols, mais le gouvernement canadien ne semble pas vouloir nous appuyer. Le gouvernement de Sainte-Lucie nous encourage aussi: il a offert de nous donner une licence.

Le gouvernement de la Barbade nous a offert sa collaboration. Jusqu'à récemment, c'était Laker qui offrait des vols entre Londres et la Barbade. Les pays en question veulent avoir les services, mais le gouvernement canadien ne veut pas modifier la politique pour que les transporteurs canadiens puissent exploiter des routes internationales.

M. MacKay: Je ne veux pas revenir à la politique. Vous prétendez qu'une telle attitude existe et que les routes en question constituent une sorte de chasse gardée. Si c'est le cas, nous devons certainement en tenir compte. Quel est le problème? Est-ce simplement une question de jugement, compte tenu des paramètres internationaux des transports aériens, ou y a-t-il cette fois opposition des compagnies à vols réguliers qui ne veulent pas, dans la mesure du possible, d'expansion de vos opérations intercontinentales?

M. Ward: En réalité, c'est à cause des règlements.

M. MacKay: A cause des règlements.

M. Ward: Les compagnies à vols réguliers ne veulent pas que nous offrions de vols réguliers; en réalité, elles préféreraient que nous n'existions pas du tout, car cela leur rendrait la vie beaucoup plus facile.

Le président: Avant que vous ne posiez d'autres questions, monsieur MacKay, bien que j'aie déjà dit voir un certain rapport entre les lignes internationales et le document qui nous a été soumis, je veux bien qu'on y fasse référence, mais c'est tout. Je veux que nous nous concentrons sur notre objet d'étude.

M. MacKay: Vous avez raison, monsieur.

[Text]

Mr. Skelly: You will notice I did not interfere with a point of order, Mr. Chairman.

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. MacKay: I understand; the point is well taken.

Mr. Skelly: How generous we are when we come to . . .

Mr. MacKay: However, another one of my colleagues, perhaps Mr. Ward, again brought it back to the point about the relationship on fares with respect to international operations and domestic operations. We are a vast country, and I think the point was made—perhaps I could underline it, if I am not correct—that, if certain regulatory changes were entertained or a competition policy introduced, we might see a lower general fare for Canadian operations and perhaps “a more realistic fare for international routes”. Is that a point that should be developed?

Mr. Ward: Yes, sir. That is a very important point. The point I am making here is that, if a person has to fly from Toronto to Edmonton, Vancouver, Calgary, or Winnipeg because there is sickness in the family or some problem like that, he is caught up and has to pay the economy fare; he is paying the whole route. But a person who intends to go on a holiday down to Florida gets a rate of half or less. The distribution of the requirement of these artificial constraints and fences on people—and they are artificial because they do not apply to the cost of producing the product in any way—in fact is restricting Canadians from travelling and making them pay one fare when it really should not be applicable.

Mr. MacKay: This is my last question, Mr. Chairman. Is it fair to say or to infer that, the way the fare structures are now, there is a disincentive for Canadians to vacation, fly, or travel in their own country, compared to flying equal distances out of the country, thereby contributing, I suppose, to an imbalance in trade and spending of our currency abroad?

Mr. Ward: Yes, sir. There is no question that this is the situation. There are not enough low-cost seats available in Canada, and there will not be enough low-cost seats available in Canada until there is competition in the marketplace; that is the only way you are going to get it.

Mr. MacKay: Thank you, sir. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay.

Mr. Siddon, please.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to follow along the line of questioning that Mr. MacKay just completed, Mr. Ward. I gather, from reading your brief, pages 1 and 2, and from comments you have already made, that you do not foresee a return to the strict separation between charter-class and scheduled services and that, in fact, this mixed-mode use provides a higher operating efficiency and greater convenience to the flying public, within the domestic area of service at least.

[Translation]

M. Skelly: Je vous ferai remarquer, monsieur le président, que je ne m'en suis pas mêlé.

Des voix: Oh!

M. MacKay: Je comprends, votre argument est tout à fait valable.

M. Skelly: Quelle générosité lorsqu'il s'agit . . .

M. MacKay: Cependant, un autre de mes collègues, et même peut-être M. Ward, a ramené la question sur les rapports entre les tarifs pour les services internationaux et pour les services intérieurs. Notre pays est vaste, et je crois que quelqu'un a dit—je le dis entre guillemets, au cas où je me tromperais—que si certains changements étaient apportés aux règlements ou qu'une politique de concurrence était proposée, cela pourrait entraîner une baisse générale des tarifs pour les services intérieurs canadiens et peut-être «un barème de tarifs plus réaliste pour les lignes internationales». Est-ce une idée digne d'intérêt?

M. Ward: Oui, monsieur. C'est un point très important. Je veux démontrer que si une personne doit prendre l'avion de Toronto à Edmonton, Vancouver, Calgary ou Winnipeg parce que quelqu'un est malade dans sa famille, ou pour un problème de ce genre, elle n'a pas d'autre choix que de payer le tarif de classe économique, c'est-à-dire le plein tarif. Alors qu'une personne qui a l'intention d'aller en vacances en Floride bénéficie d'un tarif réduit d'au moins 50 p. 100. Ces contraintes et ces barrières artificielles—elles sont artificielles, car elles n'ont rien à voir avec le prix de revient du produit vendu—limitent les possibilités de déplacement des Canadiens et leur fait payer un tarif qui ne devrait pas être appliqué normalement.

M. MacKay: Ce sera ma dernière question, monsieur le président. Peut-on dire ou conclure que les barèmes tarifaires actuels incitent les Canadiens à prendre leurs vacances à l'étranger plutôt qu'au Canada, contribuant ainsi, je suppose, au déficit de notre balance commerciale et à la dépense de nos devises à l'étranger?

M. Ward: Oui, monsieur. Cela ne fait aucun doute. Il n'y a pas suffisamment de sièges à tarif réduit au Canada, et il n'y aura pas suffisamment de sièges à tarif réduit au Canada tant qu'il n'y aura pas de véritable concurrence, seul moyen de le permettre.

M. MacKay: Merci, monsieur. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur MacKay.

Monsieur Siddon, s'il vous plaît.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que M. MacKay, monsieur Ward. Je suppose, si on s'en tient aux pages 1 et 2 de votre mémoire et aux commentaires que vous avez déjà faits, que vous ne prévoyez pas de retour à une séparation claire et nette entre les compagnies offrant des vols réguliers et celles offrant des vols nolisés, alors qu'à votre avis, cette séparation permet une plus grande rentabilité et offre de meilleurs services au public sur les lignes intérieures, tout du moins.

[Texte]

Mr. Ward: No, sir. I really do not. The die is cast. These industry practices have changed. I do not think there is any way you could go to the sched carriers and tell them that they are not going to carry any more passengers at half fare and that they are going to have the same fare for all their passengers et cetera, because it does serve scheduled carriers; it serves them in the down period. What they do is forecast what the load factor will be, from all their historic records, at a given day on a given route. They say that, since they are going to have a third or a quarter of the aircraft empty, or whatever the case may be, they will pre-sell those at half fare. It provides revenues for them. It makes good sense; it uses the transportation dollar best.

Mr. Siddon: Well, then, Mr. Chairman, Mr. Ward has also said that the consequence of this, for charter-only airlines, has been higher operating costs and a reduction in the actual value of charter travel to the public. There seems to be a conflict if we continue requiring some airlines, such as Wardair, to operate charter only and allow the others to operate in this mixed fashion. And, Mr. Chairman, it is peculiar that the scheduled carriers were allowed to take over a larger and larger share of charter class, yet Mr. Ward finds it impossible to obtain permission to serve on a scheduled basis. It seems, Mr. Chairman, there is a one-way door policy in place.

• 1130

We have heard from the competition bureau and elsewhere that there ought to be a one-way door policy to allow the privately owned airlines a greater share of Air Canada's world within the domestic context and the one-way door should favour more competition. Yet the one-way door as applied, Mr. Chairman, has worked in the opposite direction, in Mr. Ward's case in particular. I think he would agree and I ask Mr. Ward what he thinks the reason is for this bias against an airline which has provided first-class charter service to Canadians for over a decade and is highly regarded by all those who have flown Wardair. Why does he feel this bias has been so obviously applied?

Mr. Ward: Well, sir, no carrier wants competition. They can set the rates and operate without competition. That is fine. Obviously there is a lot of resentment.

For instance, we have been in the international market for 20 years. We have 37 per cent of the U.K. originating, Canada destined traffic. We have 32 per cent of the Canada-originating, U.K.-destined, traffic. That is keeping us alive. We cannot operate domestically. We are getting a little bit higher yield. The sched carriers are in that wonderful position of being able to say to us: "We are going to give you enough money to keep going but you are not going buy those 310s because you will not have the balance sheet for it." They can do it. They can keep us on the poverty line and this is hurting us.

[Traduction]

M. Ward: Non, monsieur. Je ne le pense pas, le sort en est jeté. Ces pratiques ont changé. Je ne pense pas qu'on puisse interdire aux compagnies à vols réguliers de transporter des passagers à demi-tarif et leur imposer d'appliquer le même tarif à tous leurs passagers, et caetera, parce que cela sert ces compagnies, cela les sert pendant les périodes creuses. A partir de leurs dossiers, elles projettent le facteur de remplissage pour tel ou tel jour sur telle ou telle ligne, et constatant que l'avion sera aux deux tiers ou aux trois quarts vide, par exemple, elles font une prévente des billets à moitié prix. Cela leur fait des rentrées d'argent; c'est une excellente opération sur le plan financier.

M. Siddon: Monsieur le président, M. Ward a également dit que la conséquence, pour les compagnies offrant uniquement des vols nolisés, a été une augmentation des dépenses de fonctionnement et une diminution des avantages réels des vols nolisés pour le public. Il semble contradictoire que nous continuions à imposer à certaines compagnies aériennes, comme Wardair, de n'offrir que des vols nolisés, tout en permettant à d'autres compagnies d'offrir les deux formes de service. Il est bizarre, monsieur le président, qu'on ait permis aux compagnies à vols réguliers d'assumer une part de plus en plus grande des vols nolisés, alors que M. Ward se voit refuser la permission d'offrir des services de vols réguliers. Il me semblait pourtant, monsieur le président, que cette politique ouvrait la porte à tout le monde.

Le bureau de la concurrence et d'autres nous ont dit qu'il devrait y avoir une politique ouvrant la porte à tout le monde, pour permettre aux compagnies privées d'accéder à une plus grande part du marché intérieur réservé à Air Canada, et ainsi favoriser la concurrence. Cependant, monsieur le président, cette politique semble avoir abouti au résultat inverse, dans le cas de M. Ward en particulier. Je pense que M. Ward est d'accord et je voudrais lui demander quelle est la raison, selon lui, de cette discrimination exercée à l'encontre d'une compagnie aérienne qui offre des services de vols nolisés de première classe aux Canadiens depuis une décennie et qui est hautement estimée par tous ses clients. Quelle est la raison, selon lui, de l'application d'une telle discrimination évidente?

M. Ward: Personne n'aime la concurrence. On peut fixer ses propres tarifs et fonctionner sans concurrence. Je crois qu'il y a, de toute évidence, de vieilles rancunes.

Par exemple, cela fait 20 ans que nous sommes sur le marché international. Nous assurons 37 p. 100 du trafic entre le Royaume-Uni et le Canada. Nous assurons 32 p. 100 du trafic entre le Canada et le Royaume-Uni. C'est ce qui nous tient en vie. Nous ne pouvons offrir de services sur le marché intérieur. Nous sommes un peu plus rentables. Les compagnies à vols réguliers ont la merveilleuse possibilité de nous dire: «Nous allons vous donner suffisamment d'argent pour vous maintenir à flot, mais vous n'achèterez pas ces 310, car vos états financiers ne vous le permettent pas.» Elles peuvent le faire. Elles peuvent nous maintenir au seuil de la pauvreté, et cela nous fait du mal.

[Text]

We talk about market share. If the rates were lower in Canada, why should the domestic Canada market not be as good as the international? I think there are a lot of Canadians in western Canada who would be delighted to go to eastern Canada. I know there are. There is a big market that can be created.

Mr. Siddon: I have one more question.

The Chairman: Mr. Siddon, may I bootleg a supplementary?

Is Wardair on the poverty line, Mr. Ward?

Mr. Ward: Yes, sir. We are in the black but just barely in the black. If we continue in this route, we will have a very difficult time buying half a billion dollars worth of equipment. Our competitors know this.

The Chairman: Thank you. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: There are a couple of final questions, Mr. Chairman. One is of a very quantitative nature.

You presented, Mr. Ward, considerable detail as to the yield per passenger mile for various types of service, long distance and short distance within and outside of Canada. Could you provide us with ballpark figures as to the operating cost per passenger mile and the fuel cost per passenger mile? I realize this is variable depending on the station length because there is a greater amount of fuel consumption per passenger mile on short-stage lengths, but could you give us a comparison so we can measure that against these promotional theories you refer to at 6.48 cents per passenger mile and the charter class at 8.09 and the schedule at 16.18? Where does the bottom line come in terms of operating costs per passenger mile in relation to the examples you have given us?

Everyone we ask this question of says, "That is very difficult, Mr. Chairman, to get our hands on", but it is relevant to the matters before us. When are the scheduled carriers undercutting the actual operating costs to the point where the competition against an operator like Mr. Ward is most unfair?

The Chairman: I do not know if the witness would have that information at his fingertips.

M. Dionne (Chicoutimi): Monsieur le président, pour faire suite à la question de mon collègue sur les tarifs promotionnels, quel est le pourcentage de passagers admissibles à cette ligne de promotion? Ce n'est pas 1 p. 100, c'est seulement du *marketing*, je pense... M. Ward pourrait peut-être nous répondre?

• 1135

Mr. Siddon: Of course that varies, but I think a base reference that we would find very important would be: On a typical service like Vancouver-Toronto, what is the actual operating cost per passenger mile? And the fuel cost on a mile?

[Translation]

On parle de partage du marché. Si les tarifs étaient moins élevés au Canada, pourquoi le marché intérieur canadien ne devrait-il pas être aussi bon que le marché international? Je pense que beaucoup de Canadiens de l'Ouest seraient enchantés de pouvoir aller dans l'Est. Je sais qu'il y en a. Un très gros marché peut être créé.

M. Siddon: J'ai encore une question.

Le président: Monsieur Siddon, pourrais-je poser une question supplémentaire?

Wardair est-elle au seuil de la pauvreté, monsieur Ward?

M. Ward: Oui, monsieur. Nous rentrons tout juste dans nos frais. Si nous continuons ainsi, acheter pour un demi-milliard d'équipement nous sera très difficile. Nos concurrents le savent.

Le président: Merci. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Il me reste deux dernières questions à poser, monsieur le président. La première est de nature très quantitative.

Monsieur Ward, vous nous avez communiqué force détails sur le rendement par mille-passager pour les divers types de services, pour les longs courriers et les moyens courriers au Canada et à l'extérieur du Canada. Pourriez-vous nous donner des chiffres approximatifs pour les frais de fonctionnement et les frais de carburant par mille-passager? Je sais que cela varie en fonction de la distance, car la consommation de carburant est plus importante par mille-passager sur les petites distances, mais pourriez-vous nous donner ces chiffres, afin que nous puissions faire la comparaison entre votre théorie des 6.48c. par mille-passager et les 8.09 en vol nolisé et les 16.18 en vol régulier? Dans les exemples que vous nous avez donnés, quelles seraient les dépenses de fonctionnement par mille-passager?

Tous ceux à qui nous posons la question nous répondent que c'est un calcul très difficile, mais cela concerne au premier chef les questions que nous étudions. A partir de quel seuil les compagnies à vols réguliers réduisent-elles artificiellement leurs dépenses de fonctionnement au point de rendre la concurrence de compagnies comme celle de M. Ward presque impossible?

Le président: Je ne sais si le témoin connaît ces détails par coeur.

Mr. Dionne (Chicoutimi): Mr. Chairman, as a supplementary to the question of my colleague on promotional fares, what is the percentage of passengers eligible to that promotional line? It is not one per cent, it is only marketing, I think... perhaps Mr. Ward could answer us.

M. Siddon: Bien entendu, il y a des variations, mais il y a une référence de base qui pourrait nous être très utile: sur une ligne typique comme Vancouver-Toronto, quel est le coût réel de fonctionnement par mille-passager? Et le coût du carburant par mille?

[Texte]

The Chairman: I think it is a legitimate question. I do not know whether the witness would have that available or not, and I just want to advise him that if he does not have it readily available he can submit it in writing to the committee.

Mr. Siddon: Yes, that would be most helpful.

Mr. Ward: Sir, that would be very difficult to give on that specific route without doing the research on it. But let us look at the general run.

In 1980, Air Canada's average yield—that is, the average air fare per mile of every revenue passenger—was 10.92 cents. In that same period, ours was 7.3 cents. I might add that CP's was 9 cents in 1980; we do not know what it was in 1981.

Mr. Siddon: Yours was 7.32 cents?

Mr. Ward: It was 7.3 cents in 1980. In 1981, our year revenue was actually a little less than 8.1 cents—it went up about 11 per cent from the previous year. In 1981, on the third quarter report of Air Canada, their average yield was 12.79 cents—that is up 17.1 per cent. The interesting thing is that Air Canada, on \$2.2 billion, had a net operating revenue of, say, \$10 million or \$11 million or maybe \$12 million and they also sold some equipment for their \$20 million. We are in the black, but we are just nicely in the black, that is all.

You might say that both of us, on those operations, were at a break-even point, because, on \$2.2 billion, \$11 million is not really much of a mark-up and neither is ours. So there you have your ratios, really, of what it costs. It costs 12.79 cents for Air Canada to break even. It cost 8.1 cents for us to break even. The shorter the route the higher the costs, so you have those ratios, and of course it is all a matter of load factor. Last year, I think Air Canada had a load factor of 67 per cent and we had a load factor of 76 per cent. This past year, 1981, our load factor was 71.25 per cent. I do not know what Air Canada's was in 1981.

The Chairman: We will have a chance to find that out this afternoon.

Mr. Ward: I see.

Mr. Ellis: Stick around this afternoon.

Mr. Ward: Yes, sir.

We feel very strongly that about 1.5 cents more than our average yield would make us profitable, so we would look at that run and say that the Toronto-Vancouver run is a darn good one. It is a nice long run; it is 2,000 miles, you cannot do much better than that. With an A-310 we would do extremely well, in 1981 figures, at, say, 9.5 cents a mile—whereas the average run, or the cost now, is 16.18 cents on that same run, as that is what the economy air fare is.

The Chairman: Final question, Mr. Siddon.

[Traduction]

Le président: C'est une question tout à fait légitime. Je ne sais si le témoin connaît ces chiffres, et je veux simplement lui signaler que s'il ne les a pas, il pourra nous les envoyer ultérieurement par écrit.

M. Siddon: Ce serait très utile.

M. Ward: Monsieur, il serait très difficile de vous donner ces chiffres pour cette ligne particulière sans faire de recherches. Mais prenons les chiffres généraux.

En 1980, le rendement moyen d'Air Canada—c'est-à-dire le tarif aérien moyen par mille pour chaque passager payant—était de 10.92c. Pour la même période, le nôtre était de 7.3c. J'ajouterais que celui de CP était de 9c. en 1980; nous n'avons pas les chiffres pour 1981.

M. Siddon: Le vôtre était de 7.32c.?

M. Ward: De 7.3c. en 1980. En 1981, notre moyenne de recettes a été en fait un peu inférieure à 8.1c—c'est monté d'environ 11 p. 100 par rapport à l'année précédente. En 1981, selon le rapport du troisième trimestre d'Air Canada, son rendement moyen était de 12.79c—une augmentation de 17.1 p. 100. Chose intéressante, sur 2.2 milliards de dollars, les recettes de fonctionnement nettes d'Air Canada ont été, disons, de 10 millions de dollars, ou de 11 millions de dollars, peut-être de 12 millions de dollars, et ces 20 millions de dollars correspondent également à la vente de matériel. Quant à nous, nous sommes tout juste à flot, c'est tout.

On pourrait dire que nos deux compagnies sont tout juste rentrées dans leurs frais, car on ne peut pas dire que 11 millions de dollars, par rapport à 2.2 milliards de dollars, cela fasse beaucoup, pas plus que pour nous. C'est donc les rapports que vous vouliez. Il faut 12.79c. à Air Canada pour que ses opérations soient rentables; il nous faut 8.1c. Plus la distance est courte, plus les dépenses sont élevées, ce qui explique ces rapports, et bien entendu, tout repose sur le remplissage. L'année dernière, je crois que le taux de remplissage d'Air Canada a été de 67 p. 100 et que le nôtre a été de 76 p. 100. En 1981, notre taux était de 71.25 p. 100. Je n'ai pas le chiffre d'Air Canada pour 1981.

Le président: Nous le saurons peut-être cet après-midi.

M. Ward: Je vois.

M. Ellis: Restez avec nous cet après-midi.

M. Ward: Oui, monsieur.

Nous sommes convaincus qu'une marge supplémentaire de 1.5c. nous ferait faire des bénéfices, et nous considérerions alors que la ligne Toronto-Vancouver est une excellente opération. C'est une excellente ligne, 2,000 milles, on ne peut rêver beaucoup mieux. Nous nous débrouillerions parfaitement avec un A-310 si on prend, disons, les chiffres de 1981, 9.5c. le mille—alors qu'à l'heure actuelle, en classe économique sur la même ligne, le chiffre est de 16.18c.

Le président: Dernière question, monsieur Siddon.

[Text]

Mr. Siddon: Maybe I will just round this out and then there is another matter I would like to raise if there is time for a second round.

The fuel element, Mr. Ward: We are constantly being told that these major increases in air fares, which we are hearing about every time we buy another ticket to travel home to our ridings, are primarily because of the escalation in fuel costs. Mr. Ward has referred to a 17-per cent increase over the past nine-month period. How great a share of these passenger mile rates is caused by fuel? And does Mr. Ward feel the 17-per cent increase can legitimately be argued as being a consequence of the rapid escalation of fuel costs?

Mr. Ward: Certainly that would be a part of it, because the cost of domestic fuel is increasing at a faster rate than is that of international fuel. As a matter of fact, last summer our fuel costs actually dropped fractionally in various areas. We are now buying fuel cheaper in Florida than we are in Toronto, and that is for international use. But domestic fuel costs have gone up at a higher rate, so some of that 17 per cent would be due to that increase in the cost of fuel.

Mr. Siddon: Any idea, per passenger mile, what the fuel cost would amount to?

Mr. Ward: Most of our operation being international, it is very difficult for me to give you that.

• 1140

Mr. Siddon: Is it 50 per cent of operating costs, 30 per cent, or 70 per cent?

Mr. Ward: Oh, it would be closer Of course, Air Canada, you see, would get a much lower rate on their fuel than we would.

Mr. Siddon: They do?

Mr. Ward: Oh, yes, they do not pay the same—

Mr. Siddon: Why?

Mr. Ward: Their volume is so huge, and historically it has been huge, so they get a better deal than we would get on fuel costs. They would have to handle that one themselves, I am afraid.

Mr. Siddon: Would they get that from the multinationals or from Petro-Canada?

Mr. Ward: From the multinationals, I believe.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: But you did not answer the percentage question. Do you have even a rough idea, 30 per cent, 50 per cent?

Mr. Ward: Well, it would be 30 per cent in our case, but I do not know what it is for Air Canada.

Mr. Siddon: In your case, about 30 per cent of your operating costs is fuel.

[Translation]

M. Siddon: Dans ce cas, je poserai simplement une dernière question à ce sujet, et j'aimerais en évoquer un autre s'il y a un deuxième tour.

Il s'agit du carburant, monsieur Ward. On ne cesse de nous répéter que les augmentations importantes des tarifs aériens, chaque fois que nous achetons un billet pour nous rendre dans nos circonscriptions, sont principalement dues à l'augmentation du coût du carburant. M. Ward a parlé d'une augmentation de 17 p. 100 au cours des neuf derniers mois. Quelle est la part du carburant dans ces taux par mille-passager? M. Ward estime-t-il également que cette augmentation de 17 p. 100 peut légitimement être imputée à l'augmentation des coûts du carburant?

M. Ward: Cela en fait certainement partie, car le coût du carburant canadien augmente à un rythme beaucoup plus rapide que le prix du carburant international. En fait, l'été dernier, nos coûts de carburant ont un tout petit peu diminué à divers endroits. Le carburant nous coûte maintenant moins cher en Floride qu'à Toronto, et ce, pour les vols internationaux. Mais le coût du carburant utilisé au Canada a augmenté à un rythme plus rapide, si bien qu'une partie des 17 p. 100 est imputable à cette augmentation du coût du carburant.

M. Siddon: Une idée, par mille-passager, de ce que serait le coût du carburant?

M. Ward: La plupart de nos vols étant internationaux, il m'est très difficile de vous répondre.

M. Siddon: Est-ce que cela représente 50 p. 100 des dépenses de fonctionnement, 30 p. 100, ou 70 p. 100?

M. Ward: Oh, plutôt . . . Bien entendu, Air Canada, vous voyez, paie son carburant beaucoup moins cher que nous.

M. Siddon: Vraiment?

M. Ward: Oui, ils ne paient pas la même chose . . .

M. Siddon: Pourquoi?

M. Ward: Les quantités sont si énormes, historiquement, elles l'ont toujours été, qu'Air Canada bénéficie de meilleurs prix que nous. Il faudra leur poser la question directement.

M. Siddon: Air Canada s'approvisionne auprès des multinationales, ou de Petro-Canada?

M. Ward: Auprès des multinationales, je crois.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

M. Siddon: Vous n'avez pas répondu à ma question sur le pourcentage. Avez-vous une petite idée, 30 p. 100, 50 p. 100?

M. Ward: Dans notre cas, c'est environ 30 p. 100, mais je ne peux vous dire pour Air Canada.

M. Siddon: Dans votre cas, le carburant compte pour environ 30 p. 100 de vos dépenses de fonctionnement.

[Texte]

Mr. Ward: Yes. I think Air Canada have a breakdown in their financial statement. If you will wait a moment I will get ours out. I will give you both figures later, if I may, Mr. Chairman.

Mr. Siddon: That is fine. I would appreciate that. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are you going to leave us a copy of your financial statement, Mr. Ward?

Mr. Ward: Yes, sir. I do not have a lot of them with me. I did give them out the last time. I was kind of hoping that would suffice, but I can give you the 1980—

The Chairman: One copy is all I am talking about.

Mr. Ward: Yes, sir.

The Chairman: Thank you.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Ward, I want to congratulate you on a very good brief. I was one of the members present in Toronto when you gave us a report on your status.

The factor of competition, we all agree, is a very important one and we can accept it just as we do motherhood. But sometimes I think the word "competition" is overstressed. There is an up side to competition and from it derives the advantage to the public. We can all state many instances where there is a down side to competition that forces carriers to go out of business. The Ministry of Transport is certainly aware that when a service is put out of business there is a clamour by the public to have some service reinstated, even if it means subsidies. That is more on the local level, but would you, as a carrier, be in favour of subsidies being paid by the government?

Mr. Ward: I believe that if the government determines that a given route should be operated and it is not an economically sound route, the cheapest thing the government could do would be to subsidize that route. Now, they have done that, to a large extent, in the United States. Historically, what we call regional carriers were subsidized and the subsidy got less and less and less. As a matter of fact now, one of the small carriers is a U.S. trunk, USAir, with a fabulous profit.

If the service cannot be supported by the economic income that is available to that particular service and the government sees it in the public interest, I think that is the way to go, and definitely define where subsidy is required or where these services are not economic.

Mr. Bockstael: The gist of my question was to point out that there is a certain redundancy, then, in stressing competition to the point that it eliminates a service and then say: But there should be, because the service must be maintained, a subsidy by the government.

Another point is scheduled carriers. Scheduled carriers have an obligation to maintain that schedule. Now, we are often

[Traduction]

M. Ward: Oui. Je crois qu'Air Canada donne ces détails dans son bilan financier. Si vous voulez attendre une minute, je vous citerai le nôtre. Je vous donnerai les chiffres pour les deux plus tard, avec votre permission, monsieur le président.

M. Siddon: Très bien. Je vous en serai reconnaissant. Merci, monsieur le président.

Le président: Allez-vous nous laisser un exemplaire de votre bilan financier, monsieur Ward?

M. Ward: Oui, monsieur. Je n'en ai pas beaucoup avec moi. Je les ai distribués la dernière fois. J'avais espéré que cela suffirait, mais je peux vous donner le bilan de 1980...

Le président: Je n'ai besoin que d'un exemplaire.

M. Ward: Oui, monsieur.

Le président: Merci.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ward, je veux vous féliciter pour votre excellent mémoire. J'étais un des députés présents à Toronto lorsque vous nous avez fait un rapport sur votre statut.

Nous convenons tous que la concurrence est très importante et nous l'acceptons, tout comme nous acceptons la maternité. Cependant, parfois je pense qu'on insiste un peu trop sur le terme «concurrence». D'un côté, la concurrence est avantageuse, puisqu'elle avantage le public. D'un autre, nous pouvons tous citer des exemples de concurrence néfaste, dans la mesure où cela entraîne la faillite de certaines compagnies de transport. Le ministère des Transports sait très bien que lorsqu'un service est supprimé, le public réclame à cor et à cri son remplacement, même si cela signifie un subventionnement. Cela touche plus le niveau local, mais seriez-vous, en tant que transporteur, favorable à des subventions versées par le gouvernement?

M. Ward: Je crois que si le gouvernement détermine qu'un service doit être offert et qu'il n'est pas rentable, la seule solution est de le subventionner. Dans une grande mesure, c'est ce que les États-Unis ont fait. Historiquement, les transporteurs que nous appelons régionaux ont été subventionnés au départ et les subventions ont été de plus en plus réduites. En fait, USAir, un des petits transporteurs américains, fait d'énormes bénéfices.

Si la ligne ne peut elle-même se financer et que le gouvernement estime qu'elle est d'intérêt public, je crois que c'est la solution, en définissant avec précision les conditions de subventionnement.

M. Bockstael: Ce que je voulais dire, en réalité, c'est qu'en insistant trop sur la concurrence, on arrive parfois à la suppression d'un service, pour dire aussitôt que ce service devrait être maintenu au moyen d'une subvention du gouvernement.

S'ajoutent à cela les compagnies à vols réguliers. Ces compagnies ont l'obligation de maintenir ces vols. Or, nous avons

[Text]

tempted to see the good days, when the aircraft are full to capacity. I would like to give you an example. Any Friday afternoon leaving from Ottawa, you cannot get on Air Canada to go west because it is fully loaded with people who have had business in Ottawa all week and must go home. But there is also the condition on Saturday morning that the same air carrier must take seven people out west on a 120-passenger plane.

If you relate that to economy fares, you have to realize that there is a loss on Saturday and, therefore, there has to be a level of fares that is going to make it, on the average, acceptable for the whole year of service.

We note that there is room for competition, say, on that same route because CP Air does not have the same advantage as Air Canada from Ottawa to the west because you must go via Toronto and it takes longer. But if they were both given the same afternoon flight on Friday, I could suggest there might be only half the number of passengers on each. So that is not always the wise move.

• 1145

When you talk about being a national carrier or being given the opportunity to compete, I suggest that it would be only in selected areas on the more popular and the more used routes, and therefore that is where you want to go. But there is a certain amount of good to be taken with the bad from all carriers, and then what is the equitable position in this kind of competition?

Mr. Ward: The points you make are absolutely right. We look for average load factors. For instance, last year, 1981, we had one more competitor in the western Canada to the U.K. run. And we had many flights, one of them a 747 that operated with 27 passengers. But on the whole our load factors averaged out to 71 per cent for the year, and that is what we really look at. We know that when we put on a schedule we have to operate the flight the same way the schedule carrier is operating today, and we do, and you look to averages.

That is the name of the game in the aviation business. If you do not get the load factor you try to maybe put a smaller aircraft with less capacity in the market and shuttle it around so that you are using your equipment to the best advantage. But we are a scheduled carrier now, in fact, in our operation, and we are competing under that basis right at this time. We had more flights on last year. As a matter of fact, despite British Airways' penetration of western Canada, we moved more people between western Canada and the U.K. last year than we did the year before. So it really did not hurt us. But this is the competitive aspect. If you cannot stand the heat you get out of the kitchen.

Mr. Bockstael: I would like to ask you one final question. Has Wardair ever officially made application to the CTC for

[Translation]

tendance à ne voir que les bons jours, quand les avions sont remplis. J'aimerais vous donner un exemple. Le vendredi après-midi, au départ d'Ottawa, il est impossible d'avoir une place sur Air Canada pour aller dans l'Ouest, car les avions sont pleins à craquer de gens ayant travaillé à Ottawa toute la semaine et devant rentrer chez eux. Le samedi matin, cette même compagnie doit emmener sept personnes dans l'Ouest dans un avion de 120 places.

A propos des tarifs de classe économique, il faut bien comprendre qu'il y a une perte le samedi et que, par conséquent, il faut un certain tarif permettant une moyenne acceptable pour toute l'année.

Il y aurait place pour la concurrence sur cette ligne, puisque CP Air n'a pas les mêmes avantages qu'Air Canada à partir d'Ottawa pour l'Ouest, car il faut passer par Toronto, et cela prend plus longtemps. Cependant, si elles avaient toutes les deux un vol le vendredi après-midi, selon moi, chaque avion ne serait rempli qu'à moitié. Ce n'est donc pas toujours la solution la plus intelligente.

Lorsque vous demandez à devenir un transporteur national ou à avoir la possibilité de concurrencer les autres compagnies, selon moi, cela ne serait que dans des régions particulières, sur les itinéraires plus populaires et plus utilisés, c'est cela qui vous intéresse. Il y a du bon et du mauvais chez tous les transporteurs; quelle solution serait équitable dans ce genre de concurrence?

M. Ward: Vous avez parfaitement raison. Nous recherchons les taux de remplissage moyens. Par exemple, l'année dernière, en 1981, nous avions un concurrent de plus dans l'Ouest canadien pour les vols à destination du Royaume-Uni. Nous avions de nombreux vols, et un de nos 747 a fait le vol avec seulement 27 passagers. Mais dans l'ensemble, la moyenne de nos taux de remplissage a été de 71 p. 100 pour l'année, et c'est ce qui importe. Lorsque nous avons des vols réguliers, nous savons qu'il nous faut fonctionner comme les compagnies à vols réguliers, c'est ce que nous faisons, et ce sont les moyennes qui nous importent.

C'est la règle du jeu dans le monde de l'aviation. Si vous n'atteignez pas votre taux de remplissage, vous pouvez essayer de mettre en service un avion plus petit sur le marché, en l'utilisant au maximum afin de tirer le meilleur profit de votre équipement. Cependant, dans les faits, nous sommes maintenant une compagnie à vols réguliers, et c'est sur cette base que se livre la concurrence. Nous avions plus de vols l'année dernière. En fait, malgré la pénétration du marché de l'Ouest canadien par British Airways, nous avons transporté plus de passagers entre l'Ouest canadien et le Royaume-Uni l'année dernière que l'année auparavant. Nous n'avons donc pas vraiment souffert. C'est ça la concurrence. Si on ne peut soutenir le rythme, on abandonne.

M. Bockstael: J'aimerais vous poser une dernière question. Votre compagnie a-t-elle jamais fait officiellement une

[*Texte*]

either a regional scheduled route or a national scheduled route? Have you ever made a formal application to the CTC?

Mr. Ward: Yes, we have had applications for scheduled operations, but they have been just paper.

Mr. Bockstael: Did they refuse to even consider it or give it a hearing?

Mr. Ward: Yes, sir.

Mr. Bockstael: I was not aware of that.

Mr. Skelly: What applications do you . . . ?

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ward, did you hear Mr. Skelly's question?

Mr. Ward: Yes, I am just looking here in my report. At the present time we have applications in for a transporter to Miami, Tampa, Florida, Los Angeles, Puerto Rico, Hawaii, St. Lucia.

Mr. Skelly: Domestic stuff?

Mr. Ward: No, we have not made any domestic because, until the policies change, there is no more opportunity.

The Chairman: Okay. Thank you, Mr. Bockstael.

It is about 11.48 a.m. and I have five people who wish to ask questions on the second round in this order: Mr. Nowlan, Mr. Corbin, Mr. Skelly, Mr. Ellis, Mr. Siddon. I am going to suggest to you then that we try to hear everybody, that we avoid philosophical-type questions and put the short, snappy ones, and I will use the gavel at my discretion.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Okay. Just to continue what Mr. MacKay said before at the very last of his questioning of Mr. Ward. He was trespassing, I know, but a little between the international fare structure and the domestic fare structure and subsidization. Is it really fair to go one step forward and to say in very concise terms that, as far as you are concerned, the domestic passenger is helping to subsidize the international southward-bound passenger?

Mr. Ward: Yes, sir.

Mr. Nowlan: Okay, even though he is going on holiday and the domestic passenger may be going to work?

Mr. Ward: That is correct, sir.

Mr. Nowlan: Okay. I have another very concise question that may be leading and you will know the answer to it. Again from your evidence and from your perspective, could Air Canada have prepared a better white paper for Air Canada's purposes than that which confronts you today?

Mr. Ward: I have looked at their paper, sir, and . . .

Mr. Nowlan: No, no.

[*Traduction*]

demande auprès de la Commission des transports pour une ligne régionale à vols réguliers ou une ligne nationale à vols réguliers? Avez-vous jamais fait une demande officielle devant la Commission des transports?

M. Ward: Oui, nous avons fait des demandes, mais elles sont restées lettre morte.

M. Bockstael: La commission les a purement et simplement rejetées sans même vous entendre?

M. Ward: Oui, monsieur.

M. Bockstael: Je ne le savais pas.

M. Skelly: Quelles demandes . . . ?

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Ward, avez-vous entendu la question de M. Skelly?

M. Ward: Oui, je cherche dans mon rapport. À l'heure actuelle, nous avons des demandes pour Miami, Tampa, en Floride, Los Angeles, Porto Rico, Hawaii, Sainte-Lucie.

M. Skelly: Pour des vols intérieurs?

M. Ward: Non, nous n'avons pas fait de demandes pour des vols intérieurs, puisque sans changement de politique, c'est impossible.

Le président: Très bien. Merci, monsieur Bockstael.

Il est presque 11h48, et j'ai cinq personnes qui souhaitent poser des questions lors du deuxième tour, dans l'ordre suivant: M. Nowlan, M. Corbin, M. Skelly, M. Ellis, M. Siddon. Nous allons essayer de donner la parole à tout le monde, et je vous demanderais d'éviter de poser des questions de type théorique et de ne poser que de petites questions, et je n'hésiterai pas à me servir de mon maillet.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Très bien. J'aimerais poursuivre la dernière question posée par M. MacKay à M. Ward. Je sais qu'il était un peu hors sujet, mais j'aimerais un peu parler des barèmes des tarifs internationaux, des barèmes des tarifs intérieurs et du subventionnement. Pourrait-on faire un pas de plus et dire que selon vous, les passagers des services intérieurs subventionnent les passagers des vols internationaux à destination du Sud?

M. Ward: Oui, monsieur.

M. Nowlan: Même s'ils vont en vacances alors que le passager des vols intérieurs va peut-être travailler?

M. Ward: C'est exact, monsieur.

M. Nowlan: Très bien. J'ai une autre question très précise à vous poser et vous n'aurez peut-être pas la réponse. Compte tenu de votre expérience, Air Canada aurait-elle pu préparer un meilleur livre blanc que celui proposé aujourd'hui?

M. Ward: J'ai étudié ce document, monsieur, et . . .

M. Nowlan: Non.

[Text]

Mr. Skelly: Is the Pope a Catholic?

Mr. Nowlan: Is the Pope a Catholic; is the Pope Polish? Could Air Canada have written a better paper from its point of view? I am talking about the white paper.

The Chairman: He is talking about the white paper itself.

• 1150

Mr. Ward: Oh, I see. No.

Mr. Nowlan: Okay. As you say, the Pope is Polish. All right. These are very short and succinct but we touched on one thing, and there is a fundamental conflict here between your verbal evidence—not so much in your written although it is implied in your written evidence—but, certainly, some of the evidence we have had in terms of the market potential domestically, makes me wonder how you find out, how do we find out, who is right or wrong. Is there any recent experience? I am going to direct you right back to the ABC hearings of 1977-78 as to your experience then.

We put this to Air Canada and we put it to CP Air and asked what was the position of the nationals then in terms of market for these promotion fares, ABC fares, CCCF fares. Did they say there was no market when, in fact, I think the contrary was proved? Is that not correct?

Mr. Ward: Yes, sir. Basically, they say that there is not enough market share for a third scheduled carrier, or a third carrier of any nature. It takes risks. Somebody has to go out there and test the market. Somebody has to go out there and put the flights on the line to find out what the real market share is.

The Chairman: Final question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Really, I have only about two left. I mean, there are many more but you try to live within your ambit. It appears interestingly enough that there is some agreement, as I read your brief and remarks by Mr. Gray. When he was commenting on the problems of CP in *The Globe and Mail* story of February 6 and predicting the future, he said:

... I predict there will only be two classes of air travel by that year ...

That will be 1990; looking ahead.

... all frills for the expense account set and no frills for the regular passenger.

In your brief, and I was just trying to find out exactly where, you said the thing was going to boil down to, in effect, as I read it, no frills. But I just cannot quite find the darn thing.

The Chairman: Mr. Ward.

Mr. Ward: Just a minute. I have it here.

Mr. Nowlan: You say on page 3:

... scheduled airlines eliminated any method by which government could modify "charter" regulations to allow

[Translation]

M. Skelly: Est-ce que le pape est catholique?

M. Nowlan: Est-ce que le pape est catholique; est-ce que le pape est Polonais? Est-ce qu'Air Canada aurait pu rédiger un document servant mieux ses intérêts? Je parle du livre blanc.

Le président: Il parle du livre blanc lui-même.

M. Ward: Oh, je vois. Non.

M. Nowlan: Très bien. Comme vous le dites, le pape est Polonais. Très bien. C'est très court et très succinct, mais nous avons abordé une chose, et il y a un conflit fondamental entre votre témoignage verbal—pas tant dans votre témoignage écrit, bien que cela soit implicite—mais, certainement, certains des témoignages que nous avons entendus concernant le potentiel du marché intérieur me font me demander comment vous pouvez, comment nous pouvons déterminer qui a tort ou qui a raison. Peut-on se fonder sur une expérience récente? Je vous renvoie aux audiences de 1977-1978 sur les vols ABC et à votre expérience d'alors.

Nous avons posé la question à Air Canada et à CP Air et nous leur avons demandé quelle était la position des compagnies nationales au sujet de ces tarifs promotionnels, de ces tarifs ABC, de ces tarifs CCCF. Ont-ils dit qu'il n'y avait pas de marché pour ces tarifs, alors qu'en fait, je crois que c'est le contraire qui a été prouvé? N'est-ce pas?

M. Ward: Oui, monsieur. Essentiellement, ces compagnies nationales disent que le marché n'est pas suffisant pour une troisième compagnie à vols réguliers, ou pour une troisième compagnie tout simplement. Il faut prendre des risques. Quelqu'un doit tester le marché. Quelqu'un doit offrir ces vols pour connaître la nature exacte du marché.

Le président: Dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Il ne me reste que deux questions à poser, en réalité. J'en ai beaucoup d'autres, mais je dois faire avec ce qu'on m'accorde. Il semble intéressant de constater un certain accord lorsque je lis votre mémoire et les remarques de M. Gray. Alors qu'il commentait les problèmes de CP Air dans le *Globe and Mail* du 6 février et prédisait l'avenir, il disait:

... je prévois que cette année, il n'y aura plus que deux catégories de passagers aériens ...

Il s'agit de 1990.

... celle avec service à bord pour les passagers à compte de dépenses et celle sans service pour les passagers ordinaires.

Dans votre mémoire, et j'essaie de retrouver ce passage, vous dites qu'on finira par en arriver à ces services réduits au minimum. Je n'arrive pas à retrouver ce satané passage.

Le président: Monsieur Ward.

M. Ward: Un instant. J'ai trouvé.

M. Nowlan: Vous dites à la page 4:

... les compagnies à vols réguliers ont éliminé toutes les possibilités que le gouvernement pourrait avoir de modifier

[*Texte*]

charter airlines to remain competitive. From what had been two distinct systems of air transportation, namely scheduled and charter, there are now two distinct markets in air transportation, namely a low price market and a high price market separated by government regulations.

So, really, your thought on that and CP's thought in talking about the financial dilemma are shared. So do you still think that, with that definition of market between high price and no frills, there is still an opportunity for an operator like yourself?

Mr. Ward: Very much so, sir.

Mr. Nowlan: My last question then is this, because no one has touched on it. I must say that I agree with Mr. Bockstael to a point and I am not going to go into the part of your brief which talks about your traditional routes in Canada. I sort of get the drift of what you would like, and you said it here that you want routes in Canada to feed your international traffic. So therefore, you are going to take some of the premium ones and not worry about some of the low-density routes in Canada.

But is it fair to summarize this thing all in a nutshell in terms of the evolution of the aircraft industry, and almost make a comparison, Mr. Chairman, which really has not been made? It just came to me as I listened to this evidence that with the communications system we have in Canada, and we had a CBC develop because there was nothing else there; a CBC develop because there was nothing else there; then with pressure and public demand, there was a CTV. That again is a national carrier but smaller than the CBC, and does not have the financial background of the Government of Canada and the CBC. Then further, in the more premium market with density of population, we have even developed a Global network now, which is providing very interesting service "in competition" with CBC and CTV. Would it be fair to say that you would like really the opportunity of being the "Global" of the aircraft industry?

Mr. Ward: I had not thought about it in that term, sir, but that is correct. We think there is room for us.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. I should have asked this question at the outset, but it is never too late to get a reaction. Mr. Ward, in your written presentation this morning, your parting words are:

In my opinion, the Proposed Domestic Air Carrier Policy was created in a bureaucratic vacuum and in no way reflects public interest.

• 1155

I further note that, in some of the correspondence which you exchanged with the Economic Council and in your reaction to that report, in your written comments to Mr. McCuish, you also say, and I quote:

[*Traduction*]

le statut des compagnies à vols nolisés pour leur permettre de demeurer dans la compétition. Les deux clans différents de transport aérien ont donné lieu à deux marchés différents pour les voyages aériens, c'est-à-dire un marché à bas prix et un marché à prix élevé, séparé de l'autre par la réglementation gouvernementale.

Donc, en réalité, vous partagez le même point de vue que CP quant à ce dilemme financier. Pensez-vous donc toujours que malgré cette distinction entre un marché à prix élevé et un marché à bas prix, il y a toujours une ouverture pour une compagnie comme la vôtre?

M. Ward: Tout à fait, monsieur.

M. Knowlan: Je finirai donc en posant cette question qui n'a été posée par personne. Je dois dire que je suis d'accord jusqu'à un certain point avec M. Bockstael et je n'aborderai pas la partie de votre mémoire relative à vos itinéraires traditionnels au Canada. Je crois avoir compris que vous aimeriez, et vous dites vouloir des lignes, au Canada, alimentant votre trafic international. En conséquence, ce sont les lignes principales qui vous intéressent et non pas celles qui sont moins fréquentées au Canada.

Pourrait-on alors résumer toute l'affaire en considérant l'évolution de l'industrie aéronautique, et peut-être faire une comparaison, monsieur le président, qui n'a pas véritablement été faite? En écoutant ce témoignage, j'ai compris qu'étant donné le système de communication, au Canada, nous avons mis sur pied Radio-Canada parce qu'il n'y avait rien d'autre, puis, à la demande pressante du public, nous avons eu CTV. Une fois de plus, il s'agit d'une société nationale plus petite que Radio-Canada, qui n'a pas le soutien financier du gouvernement du Canada. Ensuite, sur le marché où la densité démographique est la plus forte, nous avons laissé naître le réseau Global, qui offre des services très intéressants, en concurrence avec Radio-Canada et CTV. Pourrait-on dire que vous aimeriez, en réalité, avoir la possibilité de devenir le «Global» de l'industrie aéronautique?

M. Ward: Je n'y avais pas pensé de cette manière, monsieur, mais c'est exact. Nous pensons qu'il y a de la place pour nous.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. J'aurais dû poser cette question au début, mais il n'est jamais trop tard. Monsieur Ward, vous avez conclu votre exposé écrit, ce matin, en disant:

À mon avis, cette politique de transport aérien intérieur a été inventée par des bureaucrates et ne reflète en rien les intérêts du public consommateur.

En outre, je note que dans la correspondance que vous avez échangée avec le Conseil économique, ainsi que dans le document où vous réagissez à son rapport, c'est-à-dire dans les observations écrites que vous avez envoyées à M. McCuish, vous dites la chose suivante, et je cite:

[Text]

Further, we would assume that before any such policy recommendations were made by Transport Canada, the consultative process with industry would be utilized. We recommend that Transport Canada, as a supplement to its paper have further discussions with carriers about the approaches

and so on and so forth. This document, this paper you sent to Transport Canada is dated February, 1981, and yet you come to us this morning and you say that the policy was created in a bureaucratic vacuum. Am I to assume that you were not given a fair hearing?

Mr. Ward: Yes sir, I think that is quite correct. I think, however, our big problem is that we seem to be working with Transport Canada against a brick wall. They do not recognize, for instance, that the distinction between scheduled carriers and charter carriers has disappeared. They predicate a whole paper upon that thesis and I just cannot understand how they can ignore the fact that we are now providing scheduled services.

Mr. Corbin: Okay. Are you of the opinion that you have had the same degree of access to the Minister of Transport as any of your competitors or national or regional carriers?

Mr. Ward: No, sir, we surely have not.

Mr. Corbin: That door has been closed to you?

Mr. Ward: Yes, sir, it sure has.

Mr. Corbin: Thank you very much, Mr. Ward.

Mr. Ward: Thank you.

The Chairman: If I may interject an editorial comment, I hope you do not feel that way with regard to the committee hearings.

Mr. Ward: Quite the opposite, sir.

Mr. Corbin: Well, let me put just another question or comment, then. Do you think this committee review will be sufficient? We are expected to report back on March 27.

An hon. Member: On the 5th.

Mr. Corbin: On the 5th? That is even worse. In your opinion, is this public airing going to be sufficient to get all the points across?

Mr. Ward: I do not know, sir. I really do not know. I am hoping that it will.

Mr. Corbin: Do you feel you have had a fair hearing here this morning?

Mr. Ward: A very fair hearing here today. We are just delighted that the committee would in fact allow us this hearing. We have never had anything like this before. In my 29 years being in Ottawa, this is the pleasure of it all.

Mr. Corbin: Well, I am glad to hear that. Thank you again, Mr. Ward.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin. Mr. Skelly.

[Translation]

De plus, avant que Transports Canada n'émette la moindre recommandation de politique, on pourrait s'attendre à ce qu'il recoure à la consultation. Nous recommandons donc que Transports Canada complète le travail déjà effectué dans son document en tenant des discussions ultérieures avec les transporteurs au sujet de l'orientation à prendre . . .

etc. Or, ce document que vous avez envoyé à Transports Canada date de février 1981, et malgré cela, ce matin, vous affirmez que la politique a été élaborée dans un vase clos bureaucratique. Dois-je donc comprendre qu'on ne vous a pas donné suffisamment d'occasions pour vous exprimer?

M. Ward: Oui, je crois que vous avez raison. Cependant, notre principal obstacle est que lorsqu'on fait affaire avec Transports Canada, on se retrouve face à un mur. Ainsi par exemple, ce dernier ne reconnaît pas que la distinction entre les vols réguliers et les vols nolisés a disparu. Or, tout son livre blanc se fonde sur cette thèse, et je ne comprends tout simplement pas comment il peut négliger le fait qu'à l'heure actuelle, nous offrons des services réguliers.

M. Corbin: Très bien. Avez-vous l'impression d'avoir pu joindre le ministre des Transports aussi facilement que n'importe lequel de vos concurrents, qu'il s'agisse d'un transporteur national ou régional?

M. Ward: Non, certainement pas.

M. Corbin: La porte vous a donc été fermée?

M. Ward: Oui, cela ne fait pas de doute.

M. Corbin: Merci beaucoup, monsieur Ward.

M. Ward: Merci.

Le président: Si vous me permettez d'intervenir ici, j'espère que vous ne vous sentez pas traité de la même façon par le Comité.

M. Ward: Non, c'est tout à fait le contraire, monsieur le président.

M. Corbin: Dans ce cas, laissez-moi vous poser une autre question. Croyez-vous que l'examen de notre Comité sera suffisant? Nous devons déposer notre rapport le 27 mars.

Une voix: Le 5.

M. Corbin: Le 5? C'est encore pire. À votre avis, donc, cette discussion publique suffira-t-elle pour soulever tous les points qui doivent l'être?

M. Ward: Je l'ignore, monsieur Corbin. Je ne le sais vraiment pas, mais je l'espère.

M. Corbin: Estimez-vous avoir bénéficié d'une audience juste et suffisante ce matin?

M. Ward: Tout à fait. Nous sommes d'ailleurs ravis que le Comité ait voulu nous faire comparaître. Car rien de semblable à cela ne nous est jamais arrivé durant mes 29 années de séjour à Ottawa, et c'est très agréable.

M. Corbin: Eh bien, j'en suis heureux. Merci encore, monsieur Ward.

Le président: Merci, monsieur Corbin. Monsieur Skelly.

[Texte]

Mr. Skelly: Well, Mr. Chairman, I am certainly pleased that everyone is so pleased. It would have been nice if we could have had a somewhat fuller hearing, but on to another subject.

The Chairman: With the proper reference, we could, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Maybe we should talk about this in advance of launching them.

I would like to suggest that there is information in the brief here that you would like to become involved in scheduled service within the country and I presume, with the type of equipment you have, you are looking at the long haul on the trunks, the Vancouver-Toronto kind of thing.

Some of the impressions that, I think, Tom and some of the other ones have had, is that we were flying back on aircraft that were one-third full, L-1011s, DC-10s, 747s. If another carrier goes on that line, what happens to the competitive problem there? We are not talking about one-third now; we are talking about one-sixth of the load and again tougher. Then as you put more pressure on CP, who I guess is already under sufficient pressure, and Air Canada, who are travelling with partial loads, in order to stay with you on those long hauls, they have to draw service off other routes.

The concern I have is that as you develop, certainly you are going to put pressure on them to provide good service and stay right with you, and there is a positive element to that and I think we would all like to encourage it. Certainly your track record in some areas is sound. But how do we, or the government, or whoever is going to ultimately draw the policy, protect the kind of service we are getting on the not-so-profitable routes and still balance that with the competitive challenge you are going to put against CP and Air Canada? I am worried that the minute you go out of business or if we remove competition from those routes, we are going to find prices rise and service drop and things like that. On the other hand, if you get in there and start scrapping, what is going to happen to, say, less profitable routes, because you are not going to fly those, you are going to fly the place where the cream is.

• 1200

How do we balance that out? That is our problem. I would like to hear your solution.

Mr. Ward: Well, sir, the market is very price-conscious. We created the charter market because that price-conscious market was there waiting to move. That is how the international market was created in the first place. There can be a tremendous market created in Canada, predicated on a reasonable price system. There is no question in my mind.

The other aspect of it is, you make us sound like we are just going to handle these routes. Right now we go to Saskatoon; we are looking at going to Hawaii from Regina; we go from

[Traduction]

M. Skelly: Monsieur le président, je suis heureux de voir que tout le monde est satisfait. Il aurait quand même été bien de pouvoir tenir une audience un peu plus poussée, mais passons maintenant à un autre sujet.

Le président: Si l'on nous donnait l'ordre de renvoi approprié, nous pourrions tenir d'autres audiences, monsieur Skelly.

M. Skelly: Peut-être devrions-nous discuter de cela avant de les tenir.

Votre mémoire semble indiquer que vous aimeriez offrir des vols réguliers internes. Je suppose qu'étant donné le matériel dont vous disposez, vous songez aux liaisons importantes, celles qui se trouvent le long de l'axe Vancouver-Toronto, ou ce genre de choses.

Toutefois, une des impressions que nous avons eues, lors de notre vol de retour, a été que les appareils n'étaient remplis qu'au tiers, et il s'agit ici de L-1011, de DC-10 et de 747. Si donc un autre transporteur dessert le même trajet, qu'arrivera-t-il à la concurrence? Il n'est plus question maintenant de remplir les appareils à un tiers de leur capacité, à un sixième, ou même à des capacités encore inférieures. Si donc on exerce davantage de pressions de ce genre sur CP et Air Canada, qui en subissent déjà assez et qui font voler des appareils seulement partiellement remplis, afin de pouvoir vous faire concurrence sur ces longs trajets, cela les oblige donc à desservir d'autres routes.

Ce qui me préoccupe donc, c'est que votre développement va certainement constituer une pression sur ces transporteurs, afin qu'ils offrent un bon service et vous fassent concurrence, mais cela est un élément positif, et je crois que nous sommes disposés à l'encourager. D'ailleurs, vos antécédents dans certains domaines sont solides. Cela dit, comment celui qui quiconque rédigera la politique, qu'il s'agisse de nous ou du gouvernement, protégera-t-il le service présentement offert sur les liaisons assez peu rentables, tout en tenant également compte de la concurrence saine que vous ferez à CP et à Air Canada? Je m'inquiète de la possibilité que dès que vous abandonnerez ces trajets, ou si nous supprimons la concurrence à ce chapitre, les prix augmenteront, le service diminuera, etc. Par ailleurs, si vous voulez commencer à opérer des réductions, c'est par les lignes les moins rentables que vous allez commencer, afin de garder les lignes qui rapportent le plus.

Comment faisons-nous pour parvenir à un équilibre? C'est notre problème. J'aimerais bien savoir ce que vous proposez.

M. Ward: Vous savez, notre public fait très attention aux prix. Nous avons créé des services de vols nolisé parce que cela répondait à une demande bien précise. C'est ainsi que cela a commencé au niveau international. A mon avis, il est évident qu'on pourrait susciter une demande considérable au Canada, à condition d'avoir un barème de tarifs raisonnable.

Par ailleurs, vous donnez l'impression que nous n'allons desservir que ces lignes-là. A l'heure actuelle, nous avons des vols jusqu'à Saskatoon; nous envisageons d'aller à Hawaii à

[Text]

Saskatoon overseas. Where there are markets, competitively, we are going to go after them. If we can do well in a Saskatoon market, we are going to go there. It is not to say we are just going to operate to Vancouver. The price-sensitive aspect of the marketplace must be considered. There is risk; there is certainly risk. When you have competition, there is risk. If you want to compete, there is risk. But there could be a lot of traffic generated in a price-sensitive market that would not otherwise be there. We keep talking about taking other people's market share. This is not particularly the case. If the market share is not big enough for three carriers on certain routes, there will not be three, but if it is, there will be. You have three carriers working Toronto to Halifax, for instance. They are doing fine. There is not much price competition, but there is some. It is better than it was a year ago after the third carrier came on.

Mr. Skelly: So the theory is that you, by lowering your prices, will generate a sufficient volume of business so that everybody will lower their prices and there will be a new market, an expanded market, available to fill those aircraft.

Mr. Ward: I very distinctly remember that in 1962 we said, well, we are going to go on the international charter market. We came to Montreal to see all these experts and consultants and everyone said, do not go into it; there is no way you are going to make it work. Well we went into it anyway, and the first year we took a pasting. The second year was bad, and the third year. It took us four years before we went into a jet aircraft. Then it got better and better, and look at how the market has grown. But we were just one carrier. Without competition that market would never had started because the sched carriers would never have put low-cost seats on the marketplace. No question about it. They did not believe in it; they did not believe in it until they found that the market got so large they had to service it all. In 1978 they said, put them on our sched carriers. That is how these markets develop; they develop with risk.

The Chairman: The final question, Mr. Skelly, please.

Mr. Skelly: I think that was basically the question that I wanted to ask. Thank you.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I am going to see if I can not make it even easier for you. I would love to get into a discussion with Mr. Ward about free entry and, even more, I would love to get into a discussion on the merits of the A-310 versus the 767. I may do that yet, before he gets out of the room, but I have in my hand, Mr. Ward, the brief of another group who will be appearing before us. Because I may have

[Translation]

partir de Regina; nous avons déjà des lignes internationales à partir de Saskatoon. Donc, lorsqu'il y a des marchés intéressants, nous essayons de les pénétrer. Si nous pensons nous tailler une part intéressante du marché de Saskatoon, nous allons y aller. Cela ne veut pas dire que nous allons simplement aller jusqu'à Vancouver. L'influence du facteur prix sur la demande doit entrer en considération. Il y a évidemment un risque. De toute façon, la concurrence s'accompagne toujours d'un risque. Mais je suis convaincu qu'on peut quand même susciter une demande considérable parmi ceux qui font très attention aux prix. On parle toujours de la part du marché que s'est taillée le concurrent. Ce n'est pas tout à fait vrai ici. Si le marché n'est pas assez important pour être partagé entre trois compagnies aériennes sur certaines lignes, il n'y en aura pas trois, mais s'il l'est, il y en aura trois. Vous avez bien trois compagnies aériennes desservant la ligne Toronto-Halifax, par exemple, et elles s'en sortent très bien. La concurrence au niveau des prix n'y est peut-être pas très grande, mais elle existe quand même. En tout cas, la situation s'est améliorée lorsque la troisième compagnie est intervenue, il y a environ un an.

Mr. Skelly: Vous prétendez donc que, en diminuant vos prix, vous suscitez une demande suffisante pour que toutes les autres compagnies aériennes diminuent elles aussi leurs prix; ainsi, il y aura un nouveau marché, beaucoup plus vaste, qui permettra de remplir les appareils.

Mr. Ward: Je me souviens très bien qu'en 1962, nous avions l'intention de pénétrer le marché international des vols nolisés. Nous sommes venus à Montréal consulter des experts qui nous ont tous dit de ne pas le faire, car cela ne marcherait pas. Nous avons quand même tenté le coup et, la première année, ce fut le flop complet. La deuxième et la troisième années ne furent guère meilleures. Il nous a fallu attendre quatre ans avant de pouvoir avoir un avion à réaction. Ensuite, les choses se sont améliorées, et voyez maintenant où en est le marché. Mais nous étions les seuls, à l'époque. Or, sans concurrence, ce marché n'aurait jamais pu se développer, car les compagnies qui assurent des vols réguliers n'auraient jamais offert de classe bon marché, car elles ne croyaient pas que cela marcherait, jusqu'à ce qu'elles se rendent compte que le marché s'était tellement développé qu'elles devaient se l'approprier. En 1978, elles ont demandé que les vols nolisés soient confiés aux compagnies à vols réguliers. C'est ainsi que les marchés se développent; il y a toujours une part de risque.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Skelly.

Mr. Skelly: C'est tout ce que je voulais savoir. Merci.

Le président: Merci. Monsieur Ellis.

Mr. Ellis: Monsieur le président, je vais essayer de vous faciliter la tâche. J'aimerais beaucoup parler avec vous de libre concurrence, et encore plus des mérites du A-310 par rapport au 767. Je le ferai peut-être tout à l'heure, avant que vous ne partiez, monsieur Ward, mais pour l'instant, j'ai entre les mains le mémoire d'un autre groupe qui va comparaître devant nous. En effet, je ne suis pas sûr de pouvoir être là lorsqu'il

[Texte]

difficulty that day, I want to put the items they are opposing in the policy on record and I am going to ask you to comment if there is anything in this that you disagree with—it is two short paragraphs.

They oppose those aspects of the policy which, first, limit the national regional carriers to the present 2 and 4 respectively; second, define the regional boundaries beyond which regional carriers may not operate.

The Chairman: Mr. Ellis, I am having a little bit of difficulty, procedurally again, with your reading from a document that has not been presented to the committee yet.

Mr. Ellis: Yes, it will be presented. I can name it if you wish.

The Chairman: My problem is that I do not think we should be discussing their brief before they present it.

Mr. Ellis: The problem I have, of course, is that I cannot ask Mr. Ward if he agrees with this, but if you do not want it read, then I will paraphrase it.

The Chairman: I think that would be more procedurally suited.

Mr. Ellis: Then I will not read it, Mr. Ward, but I will paraphrase it, as you did your report this morning.

To go back over it, they do not like those things within the policy which limit the carriers to 2 and 4. They do not like the defining of boundaries. They do not like inhibiting the development of regional carriers. They do not like the restriction of regional carriers to the 800 miles. They do not like the restriction of local carriers to non-jets. They do not like—and you will love this one—the portion of the proposal that prohibits Wardair from leaving the charter-only and getting into the toll market. Finally, they do not like the fact that the policy is limited to only domestic, in isolation; in fact it should look at transborder and international service at the same time.

• 1205

Is there anything in those half-dozen statements you would disagree with?

Mr. Ward: No, sir, not if I understand them aright. They do not want restrictions, is what they are saying?

Mr. Ellis: That is exactly what they are saying.

Mr. Ward: I think that is excellent.

Mr. Ellis: It was a double negative, I appreciate, and that is a difficult way of putting it.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

comparaîtra, et j'aimerais savoir ce que vous pensez de son opposition à deux aspects de la politique proposée.

Il s'oppose, premièrement, à la limitation du nombre actuel de transporteurs nationaux et régionaux, à savoir deux et quatre respectivement. Deuxièmement, il s'oppose à ce que l'on définisse les frontières régionales que les compagnies régionales ne peuvent pas survoler.

Le président: Monsieur Ellis, sur le plan de la procédure, je ne suis pas sûr que vous puissiez lire un document qui n'a pas encore été déposé devant ce Comité.

M. Ellis: Il va l'être bientôt; je peux vous en donner le titre si vous le voulez.

Le président: En fait, je ne pense pas que nous puissions discuter du mémoire de ce groupe avant que ce dernier n'ait comparu pour le déposer.

M. Ellis: A ce moment-là, je ne peux pas demander à M. Ward ce qu'il en pense; quoi qu'il en soit, si vous ne voulez pas que je le lise, je vais le paraphraser.

Le président: Il me semble que cela serait plus correct.

M. Ellis: Je ne vais donc pas le lire, monsieur Ward, mais le paraphraser, comme vous l'avez fait pour votre rapport de ce matin.

En résumé, ce groupe s'oppose à ce que la politique limite le nombre de transporteurs à deux et à quatre. Il s'oppose également à ce que l'on définisse le territoire des compagnies régionales. Ce groupe s'oppose en effet à la limite de 800 milles imposée aux compagnies régionales. L'interdiction faite aux compagnies locales d'utiliser des avions à réaction ne lui plaît pas non plus. Il s'oppose également, et cela va vous plaire, à l'interdiction faite à Wardair d'abandonner le domaine exclusif des vols nolisés pour assurer aussi des vols réguliers. Enfin, ce groupe reproche à la politique de se limiter aux vols nationaux, au lieu de tenir compte également des services internationaux.

Approuvez-vous toutes ces critiques?

M. Ward: Oui, si je les ai bien comprises. En effet, il me semble que ce groupe ne veut pas de restrictions.

M. Ellis: C'est exactement cela.

M. Ward: Et à mon avis, c'est excellent.

M. Ellis: C'est difficile à formuler.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

[Text]

Mr. Ward, there have traditionally been policies which have divided up the pie, so to speak, in terms of the national carriers, the trunk carriers. Whether or not they are written down or still operative since Mr. Otto Lang's statements of early 1978 is unclear to me, but one policy suggested that CP should not get more than 25 per cent of the domestic services on a national or transcontinental basis, and that Air Canada should have the balance. That would seem to be reinforced by the proposals of the white paper, although they do not actually come down to that actual delineation of access between the two airlines, to say that only those two airlines shall operate across the mid-Canada boundary.

Secondly, you have raised the matter of international service. I know the chairman does not want us to go into great detail, but the tradition has been that the world is divided into two parts, and that Air Canada and CP Air share those two parts. Now when we are seeing the elimination of the traditional type of charter operation, yet you must continue to contemplate operating into those international points that you have attempted to service over recent years, how does that square with this traditional dividing of Canada into the two regions?

My questions really come down to this. Do you feel the CTC, in judging applications for domestic services or international services, should in any way be governed by these long-standing policies, which surprisingly, in fact, have not been reflected in this policy white paper proposal? Do you feel the CTC should be governed by those considerations? If you recognize the problems that CP Air is up against, presently having to lay off some 200 employees, does your proposal suggest they should lose on their present 25 per cent portion, or should Air Canada give up some of their 75 per cent to Wardair, if you were to become the third national carrier?

Finally, have you heard any suggestions, as I have, that Air Canada is working behind the scenes to obtain a 100 per cent share of international services beyond the boundaries of Canada? Have you heard any suggestions to that effect?

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Ward: On the first question, CP and Air Canada are now able to compete equally across Canada—not internationally. They have specific routes as designated by bilaterals. But as I was saying a little earlier, I think what we would like to do—the only way we can continue to compete is to have access to scheduled traffic. Otherwise we are locked in; we are beat on the whole matter. As for market share, if we can create more market share, there is no reason why people should travel with us and not with their traditional carriers, like Air Canada and CP Air. There is nothing that specifically says to people, you have to travel with Wardair now that they are in the market. It is a straight competitive matter. We would have to generate more traffic in the marketplace, obviously, and we think we could by fares, vis-à-vis our 92 per cent load factor with our charter fares. We do not have to have much more to

[Translation]

Monsieur Ward, jusqu'à présent, les politiques gouvernementales répartissaient le gâteau, en quelque sorte, entre les compagnies nationales. Je ne sais pas si ces politiques, qui remontent au début de 1978, avec M. Lang, sont toujours en vigueur, mais si je me souviens bien, l'une stipulait que CP Air ne devrait pas desservir plus de 25 p. 100 des lignes intérieures, pour des vols nationaux et internationaux, et que Air Canada assurerait le reste. Il me semble que les propositions du livre blanc renforcent cette politique, bien qu'elles ne définissent pas vraiment le territoire de chacune des deux compagnies, puisqu'elles disent que les deux compagnies nationales seront les seules à pouvoir assurer des services dans tout le Canada, sans tenir compte d'une frontière médiane.

Deuxièmement, vous avez soulevé le problème des vols internationaux. Je sais que le président ne tient pas à ce que nous entrions dans les détails, mais, traditionnellement, le monde a été divisé en deux régions que se partagent Air Canada et CP Air. Étant donné qu'on envisage maintenant la suppression des services traditionnels de vols nolisés, vous allez certainement vouloir continuer à desservir les mêmes centres internationaux que ceux que vous desservez depuis quelques années; comment allez-vous faire, étant donné cette répartition traditionnelle du Canada en deux régions?

En fait, mes questions reviennent à cela. Pensez-vous que la CCT, en étudiant des demandes de création de vols intérieurs ou internationaux, devrait observer ces politiques traditionnelles que, chose curieuse, on ne retrouve pas dans les propositions du livre blanc? Pensez-vous que la CCT devrait en tenir compte? Si vous reconnaissez que CP Air a de sérieux problèmes, puisqu'elle est obligée de mettre à pied environ 200 employés, proposez-vous que cette société perde une partie des 25 p. 100 dont elle dispose actuellement, ou bien que Air Canada renonce à une partie de ses 75 p. 100 en faveur de Wardair, si vous devez devenir la troisième compagnie nationale?

Pour terminer, avez-vous entendu dire, comme moi, que Air Canada s'efforçait actuellement, dans les coulisses, d'obtenir la totalité du marché des vols internationaux au-delà des frontières canadiennes? L'avez-vous entendu dire?

Merci, monsieur le président.

M. Ward: En ce qui concerne la première question, CP Air et Air Canada peuvent maintenant se faire également la concurrence au Canada, mais pas au niveau international. En effet, ces deux sociétés ont des secteurs bien définis. Toutefois, comme je le disais tout à l'heure, la seule façon, pour nous, de survivre est de pénétrer le marché des vols réguliers, sinon, nous n'en sortirons pas, nous serons battus à plate couture. En ce qui concerne la part du marché, si nous pouvons susciter une demande supplémentaire, les gens n'auraient aucune raison particulière d'utiliser nos services plutôt que ceux des compagnies traditionnelles, comme Air Canada et CP Air. En effet, rien n'incite plus particulièrement les gens à choisir Wardair, simplement parce que cette société s'est taillée une part du marché. La concurrence est donc directe. Il nous faut évidemment susciter une demande supplémentaire, et nous

[Texte]

be profitable on those routes, just a very little more, and then we would be very happy with that market.

So I am not saying we are going to take all the scheduled traffic. I do not think that could be implied. But we could set a rate and know that rate was compensatory and know that rate would stand in the marketplace. That is what we are looking for. We know we could keep a rate down or could serve that 92 per cent load factor market of low air fares if given access to the market, because the seats are not there now; the low-cost seats are not there like they are in other areas such as Florida. This is the big problem.

• 1210

Mr. Siddon: Do you feel, Mr. Ward, that it is implicit in the white paper proposal that the traditional . . . we have been told that essentially it just rubber-stamps the status quo so that the traditional patterns of sharing of access will prevail in the decisions the CTC makes in future and therefore they will have a bias predicated on the past pattern of evolution, which is a bias against an operator such as yourself.

Mr. Ward: This is our big problem. You see, originally in the policy I do not think they ever envisioned that there would be a Wardair. They thought there would be a charter carrier but they never envisioned there would be a Wardair that would come in and be Canada's third largest carrier. The policy does not allow for us and this is our nemesis right now.

Mr. Siddon: On international, do you feel there is any move on behalf of Air Canada to become the flag international carrier?

Mr. Ward: I think they have stated that very clearly. They think they should be that. But if they are so good, how come that a carrier with practically no operating authority at all can go in and get 37 per cent of the U.K.-originating market?

Mr. Siddon: So you would oppose any such move?

Mr. Ward: Very much so.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Ward, you have been a very knowledgeable and interesting witness before the committee. I was even prepared to give you five minutes for a violin recital, but you left it at home.

Perhaps the toughest job the committee is going to have is to synthesize the evidence we have heard and be able to write a coherent report. That is our problem. You have made it more difficult this morning and I think that is the way it should be. We thank you very much for coming and we wish you and

[Traduction]

pensons pouvoir le faire avec nos tarifs, alors que pour nos vols nolisés, nous le faisons grâce à un taux de remplissage de 92 p. 100. Nous n'avons pas besoin de grand-chose de plus pour assurer un service rentable sur ces lignes-là; il nous suffit d'un petit rien, et tout ira très bien pour nous.

Je ne prétends pas que nous allons accaparer tout le marché des vols réguliers. Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. Toutefois, nous devrions pouvoir fixer un tarif compensatoire, en quelque sorte, que le marché pourrait absorber. C'est ce que nous essayons de faire. Nous savons que, si on nous donne accès à ce marché, nous pourrions maintenir des tarifs assez bas, ou assurer un taux de remplissage de 92 p. 100 de nos avions, car actuellement, il n'y a pas de place bon marché disponible. En effet, les billets bon marché sont surtout pour la Floride. C'est là le problème.

M. Siddon: On nous a dit que, en substance, le livre blanc entérine le statu quo, en ce sens que la CCT continuera de respecter les modalités traditionnelles de partage du marché, ce qui va certainement causer du tort à une société comme la vôtre. Qu'en pensez-vous?

M. Ward: C'est là que réside notre problème principal. En fait, quand ils ont commencé à élaborer la politique, je ne pense pas qu'ils envisageaient qu'il y aurait une société comme Wardair. Certes, ils pensaient qu'il y aurait une compagnie de vols nolisés, mais ils n'auraient jamais pensé que Wardair deviendrait la troisième compagnie aérienne du Canada. La politique ne tient pas compte de nous, et c'est pour cela que nous voulons notre revanche.

M. Siddon: Au niveau international, pensez-vous qu'Air Canada va devenir le seul transporteur canadien?

M. Ward: Cette compagnie l'a indiqué très clairement, car elle est convaincue que c'est ainsi que les choses devraient être. Mais si elle est aussi efficace, comment se fait-il qu'une compagnie ne relevant d'aucune administration, pratiquement, peut tout d'un coup accaparer 37 p. 100 du trafic en provenance du Royaume-Uni?

M. Siddon: Vous vous y opposez donc?

M. Ward: Absolument.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

Monsieur Ward, votre déposition devant le Comité a été extrêmement intéressante. J'étais même prêt à vous donner cinq minutes pour un récital de violon, mais vous l'avez laissé chez vous.

La tâche la plus difficile du Comité consistera à faire la synthèse de tous ces témoignages et à rédiger un rapport cohérent. Ce sera notre problème. En tout cas, vous ne nous avez certainement pas facilité la tâche ce matin, mais c'est tout à fait normal. Nous vous remercions beaucoup d'être venu

[Text]

Wardair continued success and good fortune. Thank you very much, sir.

Mr. Ward: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I want to have a meeting here with the steering committee right away, please.

The meeting stands adjourned.

AFTERNOON SITTING

Thursday, February 11, 1982

• 1540

The Chairman: Order, please. I would ask that the cameras be turned off, and we can start our proceedings.

We are resuming consideration of the order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August, 1981*.

It is my pleasure to welcome once more to our committee this afternoon Mr. Claude Taylor, President and Chief Executive Officer of Air Canada. I do not believe Mr. Taylor needs any more introduction than that to this committee. He has appeared here on many occasions. We welcome you again, Mr. Taylor, and I would ask you to proceed with your opening statement.

Mr. Claude I. Taylor (President and Chief Executive Officer, Air Canada): Thank you, Mr. Chairman, members of the committee.

First of all, I would say that I welcome the opportunity to come before the committee, along with my peers in the industry, to talk about Canadian aviation policy. I think it is totally appropriate that an issue of this importance should be given to this committee to examine prior to its implementation.

You have before you my somewhat detailed views on the policy paper, and my opening remarks therefore will be very brief. I do not propose to repeat what I have already said.

I have followed with interest the views expressed before your committee on this subject, Mr. Chairman, by people who have previously been here. I find it interesting and, I believe, encouraging that most of the industry witnesses found themselves in agreement with the premises on which the policy proposals were based. In fact, what we have before us is a proposal to, if you will, fine tune Canadian aviation policy, a policy that has evolved through the changing times and has given Canada, I believe, good air service—in fact, superior air service—by standards throughout the world. And if we look at the results of the carriers over the last five years or so, the carrier has an opportunity to grow and to generally prosper.

Just a brief word about Air Canada in the context of all this. As I am sure you would expect, I am here to defend the Air Canada position, and that will not come as news to anyone.

[Translation]

et nous souhaitons à votre société de continuer sur sa lancée. Merci beaucoup.

M. Ward: Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais que le comité directeur se réunisse immédiatement.

La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le jeudi 11 février 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je demande aux caméramen d'arrêter leurs machines, pour que nous puissions commencer la séance.

Nous reprenons notre étude du document intitulé: «Politique concernant les transports aériens intérieurs (services à taux unitaire) août 1981».

Cet après-midi, nous recevons encore une fois M. Claude Taylor, président-directeur général de la société Air Canada. Je ne crois pas que M. Taylor ait besoin d'autre présentation auprès des membres du Comité. Il est venu témoigner ici à de nombreuses reprises. Encore une fois, monsieur Taylor, nous vous souhaitons la bienvenue, et j'aimerais savoir si vous avez une déclaration liminaire.

M. Claude I. Taylor (président-directeur général, Air Canada): Merci, monsieur le président et membres du Comité.

Tout d'abord, je dois dire que tout comme mes collègues de l'industrie, je suis heureux de venir témoigner au sujet de la politique aérienne du Canada. Je crois qu'il est tout à fait approprié de saisir ce Comité d'une question aussi importante.

J'ai déjà fait distribuer mes opinions détaillées sur le projet de politique; donc, ma déclaration liminaire sera très courte. Je n'ai pas l'intention de répéter ce qui est dans le mémoire.

J'ai suivi de près, monsieur le président, les séances précédentes du Comité au sujet de ce projet de politique. Je trouve intéressant que la majorité des témoins du secteur soient d'accord sur les principes de la politique; je trouve cela encourageant. Ce projet de politique permettra, si vous voulez, de mieux adapter la politique aérienne du Canada, politique qui a connu une certaine évolution avec le temps et qui a donné au Canada un bon service aérien; de fait, un service aérien supérieur si on le compare à l'ensemble des services offerts dans le monde. Par ailleurs, si nous nous penchons sur l'exploitation des transporteurs au cours des cinq dernières années, nous verrons qu'ils ont pu prendre de l'expansion et prospérer de façon générale.

J'aimerais maintenant situer rapidement la société Air Canada dans ce contexte. Comme vous le savez, je suis ici pour défendre la position de la société; je n'apprends rien à personne.

[Texte]

Canadian aviation is where it is today, I believe, largely because of what Air Canada has been—and is—to Canadian aviation. We are an efficient and, I believe, effective world class airline which has brought Canada to the forefront of international aviation. It has brought benefits, by and large, to more Canadians than any other Canadian airline simply because of its size, and how it was created, and the reasons it was created.

We are operating on a sound, economical basis; our fares are as low as any in the world where costs are similar to ours. We have been accused on some occasions of being price leaders. I take some comfort from the fact I believe that means we tend to keep fares down rather than up. We operate a good service and we have, as I said, kept Canada in the forefront of aviation technology. Without Air Canada being what it is and the size that it is, Air Canada would not have a lot of the commercial aviation technology based in Canada, keeping jobs in Canada, that we have today.

We find ourselves, of course, in an environment today where the economy is not growing and where the industry is not growing. But, interestingly enough, we are in a situation where the other carriers in the Canadian industry are growing and Air Canada is not because, to some extent, they are growing at our expense, and we have permitted that to happen.

Just a reminder. We operate by the same rules that all the other carriers do. We have no special status before the regulatory agencies, and therefore we are not protected in any way.

• 1545

There have been submissions, Mr. Chairman, to this committee by certain agencies and organizations who would propose that Air Canada ought to be restricted in order to allow the other sectors of the industry to grow. I have to reject that proposition totally and would be glad to discuss my position.

Mr. Chairman, I welcome the opportunity to come before you and to examine with you my views of the particular paper you have before you.

Thank you very much.

The Chairman: That is a surprisingly brief statement, Mr. Taylor. I thank you for being brief.

Mr. Corbin: We should have this printed.

The Chairman: Would you care to make a motion to that effect, Mr. Corbin?

Mr. Corbin: I would like to move, Mr. Chairman, that the text of the presentation from Air Canada be printed in full in today's record.

Motion agreed to.

[Traduction]

Si le secteur aérien canadien en est rendu à la position où il est aujourd'hui, c'est, je crois, dû en bonne part à ce qu'a été Air Canada et à ce qu'a représenté cette société pour le secteur de l'aviation canadienne. Air Canada est une société aérienne efficace et rentable, à l'échelle mondiale, qui a amené le Canada à l'avant-garde de l'aviation internationale. Air Canada a fait bénéficier plus de Canadiens que toute autre compagnie aérienne du Canada, ne serait-ce que par sa taille et par sa création et les raisons sous-jacentes à cette création.

Notre administration repose sur des bases économiques stables; nos tarifs sont équivalents à ceux des autres pays dans le monde, qui connaissent des coûts semblables aux nôtres. A certaines occasions, on nous a accusés de réduire les prix. Je trouve cela réconfortant, d'une certaine façon, car cela signifie que nos tarifs ne sont pas trop élevés. Nous exploitons un bon service et nous avons, comme je l'ai dit précédemment, maintenu le Canada à l'avant-garde de la technologie de l'aviation. Si Air Canada n'était pas ce qu'elle est, si elle n'était pas aussi grande, il n'y aurait pas toutes ces compétences techniques en aviation commerciale, au Canada, tous ces emplois seraient perdus.

Nous en sommes maintenant à une période où l'économie n'est plus en expansion, tout comme l'industrie. Cependant, il est intéressant de souligner que nous en sommes à une période où les autres transporteurs canadiens connaissent une expansion, alors que la société Air Canada se maintient; on peut dire que dans une certaine mesure, les autres transporteurs prennent de l'expansion à nos dépens, ce que nous laissons faire.

Permettez-moi d'ouvrir une petite parenthèse. Nous sommes régis par les mêmes règlements que les autres transporteurs aériens. Nous n'avons pas un statut spécial pour les organismes de réglementation; donc, on ne peut pas dire que nous sommes protégés.

D'aucuns ont fait valoir, monsieur le président, qu'il faudrait imposer des restrictions à la société Air Canada pour que les autres transporteurs puissent prendre de l'expansion. Je ne suis pas du tout d'accord sur cette suggestion et je suis prêt à défendre mon point de vue.

Pour terminer, monsieur le président, permettez-moi de vous dire que je suis content d'être venu témoigner pour que nous puissions examiner ensemble les opinions dont il est fait état dans le mémoire que vous avez.

Merci beaucoup.

Le président: Votre déclaration est étonnamment courte, monsieur Taylor. Je vous en remercie.

M. Corbin: Il faudrait faire imprimer ce mémoire.

Le président: Voulez-vous présenter une motion en ce sens, monsieur Corbin?

M. Corbin: Monsieur le président, j'aimerais proposer que le texte du mémoire de la société Air Canada soit annexé aux délibérations d'aujourd'hui.

La motion est adoptée.

[Text]

The Chairman: For the record, Mr. Taylor, would you state the types and number of aircraft you operate?

Mr. C.I. Taylor: We operate DC-9's, our shortest range aircraft, and currently we have 39 of those in service. Could I have the table? I will quote the numbers and verify the exact numbers. We have 727's and by the end of this year we will also have 39 727's. We have DC-8's, both cargo and passenger. We are in the process of converting from the DC-8-54's to the DC-8-63's in cargo, and we have six airplanes, one or the other, in cargo. I believe we have 23 DC-8 passenger planes, and we have seven 747's, 6 L-1011-500's, and 12 L-1011-100's. I am sorry, the DC-8 passenger number should have been 12. We have a total of 121 airplanes.

The Chairman: What is the basic difference, Mr. Taylor, between an L-1011-500 and an L-1011-100?

Mr. C.I. Taylor: An L-1011-100 is the earliest 1011 we took delivery of. It has a passenger capacity in the range of 360, and it has a range and one configuration that is a North American airplane and another configuration that will fly eastern Canada across the Atlantic. The L-1011-500 is a smaller aeroplane with passenger configuration in the order of 244, but with a range that will do, for example, Vancouver-Frankfurt. The 500 is the smaller capacity, longer range 1011.

The Chairman: Is it your intention to keep the DC-8 passenger planes in service for a considerable length of time?

Mr. C.I. Taylor: No, the DC-8 passenger airplanes will be phased out over the next two years as we take delivery of the Boeing 767. The DC-8 is both a North American airplane and an intercontinental airplane in passenger capacity, roughly 200, single aisle. The Boeing 767 airplane is in a 204 passenger configuration. Again, that is a North American airplane. We will begin to take delivery of the first Boeing 767's in a year from now.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Our first questioner is the critic for the Official Opposition, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, I welcome you and compliment you for getting your more extensive written brief of some 49 pages to us. It certainly extols the well-recognized virtues of Air Canada, and the leadership that Air Canada has in the aircraft industry in Canada, and its very high reputation in the international world.

• 1550

Having been on the Transport Committee from time to time before you became the Air Canada head—and certainly since you have been head—and as a member of Parliament sometimes interested in the taxpayers' dollars, I would like to compliment you on the administration of Air Canada, and on running a pretty interesting national carrier service.

[Translation]

Le président: Monsieur Taylor, pourriez-vous nous donner les types et le nombre d'appareils que vous avez?

M. C.I. Taylor: Nous avons 39 DC-9 en service, il s'agit de notre avion à plus court rayon d'action. Est-ce que je pourrais avoir le tableau? Je vais vous donner les chiffres exacts. Nous avons des Boeings 727, et d'ici à la fin de l'année, nous en aurons 39. Nous avons des DC-8 qui sont affectés au transport des passagers et au transport des marchandises. Nous sommes en voie de transformer des DC-8-54 en DC-8-63, pour le transport des marchandises, et nous avons six avions affectés au transport des marchandises. Je crois que nous avons 23 DC-8 affectés au transport des passagers, nous avons sept Boeings 747, six L-1011-500 et 12 L-1011-100. J'ai fait une erreur, je m'en excuse; nous avons 12 DC-8 affectés au transport des passagers. Nous avons donc, en tout, 121 avions.

Le président: Monsieur Taylor, quelle est la différence entre un L-1011-500 et un L-1011-100?

M. C.I. Taylor: Nous avons d'abord pris livraison des L-1011-100. Il s'agit d'un avion de transport pouvant recevoir 360 passagers; son rayon d'action et sa conception en font d'abord un avion pour le continent nord américain; mais une variante du même appareil reliera l'Est du Canada à l'Europe. Le L-1011-500 est un avion plus petit, pouvant recevoir 244 passagers, mais ayant un plus long rayon d'action; par exemple, on peut aller de Vancouver à Francfort. Donc, l'appareil de type 500 est plus petit, mais il a un plus grand rayon d'action.

Le président: Avez-vous l'intention de conserver les avions DC-8 pour passagers pendant longtemps?

M. C.I. Taylor: Non, les DC-8 pour passagers seront abandonnés au cours des deux prochaines années, à mesure que nous recevrons les Boeings 767. Les DC-8 servent au transport en Amérique du Nord et au transport intercontinental; ils peuvent recevoir environ 200 passagers et n'ont qu'une seule allée. Le Boeing 767 peut recevoir 204 passagers. Encore une fois, il s'agit d'un avion qui sera affecté en Amérique du Nord. Nous commencerons à en prendre livraison d'ici un an.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Pour ouvrir la période de questions, nous avons M. Nowlan, qui est critique de l'opposition officielle.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Bienvenue, monsieur Taylor; j'aimerais profiter de l'occasion pour vous remercier de nous avoir fait parvenir votre mémoire de quelque 50 pages. Ce mémoire est à l'image des compétences de la société Air Canada, du leadership dont elle fait preuve dans le secteur de l'aviation canadienne et de son excellente réputation dans le monde.

Je siégeais au Comité des transports avant que vous ne deveniez président de la société; en tant que député, il m'arrive de m'intéresser à l'argent du contribuable; j'aimerais vous féliciter pour le travail d'administration que vous faites à Air Canada; vous exploitez un service de transporteur national d'une façon intéressante.

[Texte]

Notwithstanding that when I fly west of the Lakehead I have a bias to fly CP, which I mentioned the other night, I must say your service has been, under your administration, very positive and constructive. Having said that, I would like really to come to the core of the dilemma confronting me, as a member of Parliament, wrestling with something called domestic air policy.

While I appreciate and recognize your pre-eminent position in Canada, I find it difficult to see—and this is my first question, Mr. Chairman—that because of your position and your strength, and your history, that there is any possibility in this world that if a Wardair came in, Air Canada goes down and out. That is putting it pretty dramatically. I am thinking primarily, of course, of this matter—which I will come to in the specifics of your statement in your brief—of your failure to recognize that part of your strength is now providing charter services on scheduled runs, and using the same planes, yet there is definitely in your brief no recognition that the other shoe should also fit, and that the charter aircraft service should be able to have the benefit of scheduled runs and scheduled service.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Nowlan, you are coming right to the hub of the question, certainly as it relates to the national carriers of the long-haul carriers, setting aside the third level and regionals. That is whether or not the Canadian system should have two national carriers providing scheduled, full-range services or whether it should have three. Or should it have two, plus one that has a restricted licence, which Wardair does at the present time. It has a restricted licence.

It is not a question, Mr. Chairman, to which one can give a very simple answer, so I hope that the committee will bear with me as I simply try to express some of my own views about this question.

The Chairman: I think, Mr. Taylor, it is one of the most important questions the committee is going to have to deal with, so I am sure we will be most interested in a full explanation. I will take that into account on Mr. Nowlan's time because if he had not asked the question somebody else would have.

Mr. C.I. Taylor: I do not want to use up all of Mr. Nowlan's time on the answer to his first question, that is all.

But I think if we look at the industry as it is today—and recognize that we cannot turn the clock back, of course—and if we say that we are beginning today, one of the questions that I have posed to myself is whether there would be a role for a Wardair carrier today, if there was not one. I think that is a question that one might want to ask oneself. But again it becomes rather hypothetical and certainly a theoretical question because the fact is that Wardair is there.

[Traduction]

Quoi qu'il en soit, lorsque je m'en vais dans l'Ouest, j'ai tendance, au-delà du lac Supérieur, à emprunter les avions de la compagnie CP Air, comme je le disais l'autre soir; je dois quand même admettre que depuis que vous présidez la société, le service s'est amélioré. Cela étant dit, j'aimerais maintenant en venir au coeur du problème auquel je me heurte en tant que député, c'est-à-dire cette politique concernant le transport aérien intérieur.

Je suis conscient de votre position de force au Canada; cependant, je trouve difficile qu'en raison de votre position, de votre force, et même de vos antécédents, il soit possible que, si une compagnie comme Wardair devait avoir de meilleures chances, la société Air Canada devrait disparaître. C'est là ma première question, monsieur le président. Évidemment, je pousse un peu. A ce sujet, je fais surtout référence au fait que vous n'avez pas admis qu'une partie de votre force repose justement sur la fourniture de services d'affrètement à horaire fixe, alors que vous utilisez les mêmes avions; cependant, dans votre mémoire, et j'y viendrai plus précisément un peu plus tard, vous ne reconnaissez pas l'autre facette de ce raisonnement, c'est-à-dire que le service de transport aérien par affrètement devrait également profiter des avantages du service à horaire fixe.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Monsieur Nowlan, vous en venez directement au coeur de la question, tout certainement en ce qui a trait aux transporteurs nationaux offrant des services sur de longs trajets; sans tenir compte des transporteurs locaux et régionaux. Il s'agit de savoir si, dans le réseau canadien, il faut avoir deux transporteurs nationaux offrant une gamme complète de services à horaire fixe ou s'il faut en avoir trois. Il faut savoir si on doit se contenter de deux transporteurs nationaux et d'un autre ayant un permis limité, comme c'est le cas de Wardair à l'heure actuelle. Cette compagnie a un permis limité.

Monsieur le président, on ne peut pas répondre rapidement ni simplement à une telle question; j'espère que les membres du Comité sauront faire preuve de patience pendant que j'essaierai d'expliquer certaines de mes opinions à ce sujet.

Le président: Il s'agit là, monsieur Taylor, d'une des questions les plus importantes que doit régler le Comité; alors, nous sommes prêts à entendre vos explications. Je dois en tenir compte dans le calcul du temps alloué à M. Nowlan, car s'il n'avait pas posé la question, quelqu'un d'autre l'aurait fait.

M. C.I. Taylor: C'est que je ne voudrais pas prendre tout le temps de M. Nowlan pour répondre à sa première question.

Il est bien évident que nous ne pouvons pas revenir en arrière; si nous regardons le secteur de l'aviation au Canada tel qu'il est aujourd'hui, si nous admettons que tout doit recommencer aujourd'hui, eh bien, une des questions qu'il faut se poser, c'est de savoir si une compagnie telle que Wardair peut avoir un rôle à jouer. C'est une question à laquelle il faut peut-être répondre. Encore une fois, cependant, c'est une question hypothétique et très théorique, car Wardair existe.

[Text]

Now, my guess is that if Max Ward's position and mine were reversed at the moment, Max would be sitting here probably saying many of the same things that I am saying. If you say that should there be three carriers, with licences similar to the licence that CP Air and ourselves have, what is there to say in a couple of years from now that PWA will not come along and say they have a constituency within the business travel community, and wherever they fly people are loyal to them and like them and, therefore, they ought to have their licence broadened as well? So you are then looking at three come four, and I think you can go through this constantly, and there is no simple answer.

• 1555

If you look at markets that are far larger than ours, and I tried to identify in the brief some of those in the U.S. in particular and other parts of the world, where market forces have been, in a sense, allowed to determine how many carriers will eventually survive—even on the very large markets, considerably larger than ours on the end-to-end of Canada we are talking about, the Montreal, Ottawa, Toronto to Edmonton, Calgary and Vancouver—the market forces themselves have resulted, in many cases, in not more than two carriers. Even the financial community on Wall Street has a position that says, by and large, that in these major markets only two carriers can survive in an economic, healthy way.

The fact is, though, Mr. Nowlan, through the Chair, that Max Ward is there and is providing a service and has now suggested, I understand, to the committee this morning that he would like his licence expanded to include scheduled service; if you will, unit toll services at higher yields.

I could suggest to the committee and, through the committee, to Mr. Ward that he has not exercised all the authority he has in the domestic system. When his licence and the charter rules were expanded in February, 1980, certain statements were made at the time by Wardair that this would allow them to become financially viable. They became almost borderline to being a scheduled service, with a third of their airplanes being used to top-up traffic at the last moment, just as if they had no fences around them. If you think of a third of the number of passengers on a 747, that is, I guess, 125 or 130 passengers per airplane that can be sold in the marketplace without the normal advanced purchase.

So there have been a number of changes made over the years, Mr. Chairman, to bring Wardair into the domestic market in a much more active way than they were in the past when they were a pure, scheduled ABC operator. But my information is, even though the numbers are not all in for 1981, that Wardair's activity in the domestic market in 1981 probably was no greater than it was in 1980, or perhaps even 1979.

[Translation]

Je crois que si Max Ward était dans mes souliers et que j'étais dans les siens à l'heure actuelle, eh bien, M. Ward serait du même avis que moi. Si nous disons qu'il devrait y avoir trois transporteurs ayant des permis semblables à ceux que nous avons, CP Air et nous-mêmes, qu'est-ce qui empêche de dire que dans quelques années, la compagnie PWA ne viendra pas demander un permis élargi, car, après tout, cette compagnie aura une clientèle parmi les gens d'affaires, et que, également, cette compagnie est bien appréciée du public? Je crois qu'on risquerait de s'engager dans une roue sans fin; il n'y a pas de réponse facile.

Si vous vous penchez sur les marchés qui sont beaucoup plus grands que le nôtre, et nous avons essayé dans notre mémoire d'identifier aux États-Unis et dans d'autres régions du monde, dans ces cas où on a laissé jouer les forces du marché le nombre de transporteurs qui peuvent survivre, eh bien, même dans les très grands marchés, des marchés beaucoup plus considérables et des routes beaucoup plus longues que les nôtres, la route Montréal-Ottawa-Toronto, Edmonton, Calgary, Vancouver, eh bien les forces du marché ont entraîné la survie de deux transporteurs seulement, dans bien des cas. Même à Wall Street, les financiers disent qu'en gros, dans ces grands marchés, seulement deux transporteurs peuvent survivre de façon rentable.

Il demeure cependant, monsieur Nowlan et monsieur le président, que Wardair existe et que cette compagnie offre un service et qu'elle a même proposé, ce matin, que son permis soit élargi afin qu'il puisse offrir des services à horaires fixes; disons, si vous voulez des services à taux unitaires de haut profit.

Par l'entremise du Comité, j'aimerais dire à M. Ward qu'il n'a pas profité pleinement de son permis dans le réseau intérieur. Lorsque son permis et le règlement sur les services d'affrètement ont été étendus en février 1980, la compagnie Wardair a donné à entendre qu'elle pourrait ainsi devenir financièrement rentable. La compagnie est à un cheveu de devenir un transporteur à horaire fixe, un tiers de ses sièges sert à compléter le vol au dernier moment, la compagnie agit comme s'il n'y avait pas de barrières. Si on pense au tiers de la capacité d'un 747, cela représente quelque chose comme 125 ou 130 passagers par avion, ou billets qui peuvent être vendus sur les marchés sans les conditions habituelles d'achat préalable.

Donc, monsieur le président, on a apporté certaines modifications au cours des ans pour que Wardair puisse pénétrer le marché intérieur d'une façon beaucoup plus agressive qu'auparavant alors que cette compagnie n'était rien d'autre qu'un service d'affrètement avec réservation anticipée et à horaire fixe. Nous ne connaissons pas tous les chiffres pour 1981 mais je crois savoir que la pénétration par Wardair du marché intérieur en 1981 n'a pas été plus grande que ce qu'elle était en 1980 ou même peut-être en 1979.

[Texte]

Now, coming specifically, I believe, to one of the parts of the question Mr. Nowlan posed: If Wardair were to come into the market, what would happen to Air Canada as a result? All I can say is that—at the level I understand Mr. Ward put before the committee this morning in terms of the market he would go after, which was about the 6-cent to 10-cent per mile market—that market today has far more seats in it. In other words, the market we are approaching has far more seats in it, with CP and ourselves, than are being sold. Therefore, if another carrier came in, it would be just a question of sharing that market or having to reprice below what CP and ourselves are doing in order to gain share. Therefore, that would put Max's economics and our economics, of course, in some jeopardy.

There is no question that there is a market at that 6-cent to 10-cent level, and the capacity that is being offered today is not all being sold, by any means. It certainly was not last summer and it certainly is not this winter and my guess is it will not be next summer. So if a third carrier comes in, Mr. Chairman, it will simply be a question of carving the market up among three carriers, rather than two, and I do not see, at the moment, that that achieves anything. It takes Wardair out of the role it has been playing, which is devoting, I think, about 40 per cent of its capacity on the U.S. charter route, and internationally and so on, and a minor part of it on Canada. It would appear as though this would direct his activities more on Canada, and it would simply be a sharing of that market. I do not know what Ian Gray would do. All I know is what I would do, and that is to fight very hard, as I have said in the past, to retain the share of the market that we have.

Certainly, we provide that charter-class sky-saver fare to far more communities in Canada than Wardair would because they would, I suspect, by and large maintain their services on the high-density, long-haul market.

• 1600

Mr. Nowlan: Well, just on that, I know it is a question that cuts to the core, and your answer actually raises many more questions in my mind. But let us just talk about markets, Mr. Taylor.

Was it not really your position in the CTC hearings on the proposed ABC program in 1977-1978 that, in effect, there was just no market there, and that you, along with CP, in effect, opposed the ABC program? Was it not also true—and there is some evidence in the hearing—that you were not interested in nighthawk flights to Florida? Yet, is it not true that within a very short time after the hearing, you were very involved in nighthawk flights?

To come to the point, you mention the sky saver or the sky bus. If this policy had been in effect ten years ago—and even

[Traduction]

Maintenant, pour répondre plus précisément à une question qu'a posée M. Nowlan, à savoir si la compagnie Wardair entrerait sur le marché, qu'arriverait-il à Air Canada? Eh bien tout ce que je puis dire car M. Ward ce matin parlait du marché qu'il chercherait à pénétrer, c'est-à-dire le marché de 6c. à 10c. du mille, eh bien ce marché a beaucoup plus de sièges que nécessaires à l'heure actuelle. Autrement dit, CP Air et Air Canada n'arrivent pas à vendre toutes les places dans ce marché. Par conséquent, si un autre transporteur devait venir sur ce marché, il faudrait morceler encore plus ce marché ou alors, Wardair devrait offrir des tarifs encore plus bas que ce que CPAir et nous-mêmes offrons afin de prendre une partie du marché. Par conséquent, cela aurait certainement une incidence néfaste sur les bilans de Wardair et sur le nôtre.

Il ne fait pas de doute qu'il existe un marché à ce niveau de 6 à 10c. et que la capacité, le nombre de sièges, qui sont offerts aujourd'hui ne sont pas tous vendus. Nous n'avons pas réussi à vendre tous nos sièges l'été dernier, nous ne réussissons pas cet hiver et je ne pense pas que ce sera mieux l'été prochain. Donc, si un troisième transporteur devait arriver, il faudra tout simplement partager le gâteau entre les trois transporteurs et non pas deux et je n'en vois pas l'intérêt. Cette modification change tout simplement le rôle de Wardair, qui est, je crois de réserver environ 40 p. 100 de sa capacité pour les routes d'affrètement américaines et internationales et ainsi de suite et de réserver une petite partie de son service pour le Canada. Par la modification, Wardair se concentrerait sur le marché intérieur et cela reviendrait tout simplement à partager ce marché encore une fois. Je ne sais pas ce que ferait M. Ian Gray. Cependant, je sais très bien ce que je ferais, je me batterais jusqu'au bout comme je l'ai dit précédemment, pour conserver ma part du marché.

Bien sûr, nous offrons un tarif économique équivalent au tarif d'affrètement à beaucoup plus de localités canadiennes que ne le ferait Wardair car je pense que cette compagnie chercherait en gros à garder ses services pour les longs courriers à forte fréquentation.

M. Nowlan: Eh bien oui, je sais que ma question s'attaque au noeud du problème et dans votre réponse, vous soulevez beaucoup d'autres questions. Mais concentrons-nous sur les marchés, monsieur Taylor.

N'avez-vous pas dit en 1977-1978, lors des audiences de la CCT sur le projet de programme de vol d'affrètement avec réservation anticipée, le programme ABC, n'avez-vous pas dit qu'il n'y avait pas de marché et que votre compagnie ainsi que la compagnie CPR étiez opposées à ce programme? N'avez-vous pas également dit, et je crois l'avoir lu dans le compte rendu des délibérations, que vous n'étiez pas intéressé à faire des vols de nuit vers la Floride? Et pourtant, n'est-il pas vrai également que très peu de temps après l'audience, vous avez offert des vols de nuit vers la Floride?

Pour en venir au fait, vous avez parlé des tarifs «sky saver» et «sky bus». Si cette politique avait été adoptée il y a dix ou

[Text]

longer in your case—would Air Canada be having sky savers or sky buses, and CP running sky buses across this country now at very reasonable rates, compared to your regular scheduled services and economy fares?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: I believe there are two questions, Mr. Chairman.

One was our position before the ABC hearing. I believe the position that we expressed there was not that there was not a market, but that the market was being served. There are many ways to serve a market. You can either serve it by putting all the people at the one fare level on the same airplane, or you can serve it by mixing them on airplanes. This is what we are doing.

When they first came into the market, CP did it with the sky bus, with all of the people on one airplane. Now they have gone, by and large, to mixing them on the airplanes, simply because with the escalation in costs and the fact that we have all had to find more efficient and more effective ways of doing things, this is the most effective way and the most efficient way to do it. Moreover, you can serve far more markets with it that way than you can if you isolate airplanes.

Mr. Nowlan: I am going to interrupt you, but I will come back to the second part, which is really tied in with the first question.

I do not know if you are aware, but the other night I put Mr. Gray Mr. Benson's speech in Calgary to the Conference on Regulation and Transition. At page 15, as I think I quoted then, referring to the ABC hearings and the lower fares, he said as follows:

As judged by the response of the Canadian public, this real decline in air fares has clearly had a stimulative effect on the demand for air services within the domestic market. Domestic passenger traffic grew at an annual rate of over

grew at an annual rate, not a division of the existing pie, it grew

at an annual rate of over 13 per cent from 1978 to 1980, compared with two per cent growth in the prior years. In fact, analysis conducted by commission staff suggested that approximately half the passengers purchasing low priced air fares would not have travelled if these fares had not been available.

With respect, I think this refutes part of what you were starting to tell me there about splitting up a finite pie with innovation and incentive where you have the competition.

Let us not have any red herrings across the path as far as I am concerned. I do not want to waste much time on the

[Translation]

même il y a plus longtemps dans votre cas, pensez-vous qu'Air Canada offrirait ses tarifs «sky saver» et pensez-vous que CP Air offrirait les tarifs «sky bus» pour traverser le pays, à tarif très raisonnable, par comparaison aux tarifs réguliers et de classes économiques?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, je crois que c'est une question à deux volets.

Un premier volet de la question porte sur la position d'Air Canada lors des audiences sur les vols d'affrètement avec réservation anticipée. Je ne pense pas que nous ayons fait valoir qu'il n'y avait pas de marché, nous avons plutôt dit que le marché était déjà bien servi. Il existe de nombreuses façons de desservir un marché. On peut le faire en offrant le même tarif pour tous les passagers d'un avion ou on peut offrir des tarifs divers pour un même avion. C'est précisément ce que nous faisons.

CP Air, lorsqu'elle est entrée sur le marché, avec le service «sky bus», avait un même tarif pour tous les passagers de l'avion. A l'heure actuelle, la situation a changé et la compagnie offre différents tarifs sur un même avion tout simplement à cause de l'escalade des coûts et à cause du fait que nous avons dû trouver des façons plus efficaces et plus rentables de travailler et il s'agit là d'une façon rentable. Par ailleurs, on peut ainsi desservir beaucoup plus de marchés qu'en offrant un seul tarif sur un avion.

M. Nowlan: Je vais vous interrompre, j'aimerais revenir au deuxième volet qui se rapporte vraiment à la première question.

Vous ne le savez peut-être pas, mais l'autre jour, j'ai fait référence à l'allocution que M. Gray, M. Benson a prononcée à Calgary lors de la Conférence sur la réglementation et la transition. A la page 15 du texte, au sujet de ces audiences sur les vols d'affrètement avec réservation anticipée et bas tarifs, il a dit:

Si nous pouvons en juger par la réaction des Canadiens cette baisse réelle des tarifs aériens a stimulé la demande de services aériens sur le marché intérieur. Le trafic intérieur de passagers a augmenté à un taux annuel supérieur

a augmenté à un taux annuel, toute notion de partage exclue, a augmenté

à un taux annuel supérieur à 13 p. 100 entre 1978 et 1980 alors qu'auparavant il n'augmentait que de 2 p. 100. En fait, des analyses donnent à penser qu'environ la moitié des passagers à tarifs réduits n'auraient pas pris l'avion si les tarifs avaient été plus élevés.

Je crois que cela contredit en partie ce que vous avez alors essayé de me dire en parlant de partage d'un marché limité avec recours à des moyens promotionnels imaginatifs du fait de la concurrence.

Ne perdons pas notre temps en faux-fuyants. Je ne veux pas entendre parler ici de l'expérience américaine. Nous recevons

[Texte]

American experience. We are going to have witnesses from the Americans. You devoted a lot of your brief to the American experience of total deregulation. We are going to have the CTC; we have had ATC; we have public necessity and convenience and vice versa which are still going to be there. These are going to determine whether you and Max Ward and CP and Mr. Gray are on collision courses from time to time in the board rooms—not in the skyways.

So, if that was the experience with your reluctance, to say the least, at the ABC hearings, how much faith can I take in what you have said here that, with the stimulant of a little more real competition than we have had, there are not other people who will fly when they have reasonable rates?

Mr. C.I. Taylor: Through the chair to Mr. Nowlan, I think there are two things we are talking about, and I do not want to drag any red herrings across the hearing either. But I think there are two things that we are talking about.

As for the hearing and the reference points which I believe you are using, Mr. Nowlan, about the growth, there is no question that, in times of escalation of prices of transportation because of escalation in costs, the growth in the market is at the low price end of that market.

• 1605

Therefore the growth that we have seen in the last few years has been at the low end of that market. It was Air Canada in 1976 that pioneered charter-class fares on scheduled services both on the Atlantic and in Canada, and that pioneered seat sales in Canada which are now called the sky saver fares.

Mr. Nowlan: Because they were available in the international routes and there was a public demand for it within Canada.

Mr. C.I. Taylor: We knew—and this is simply a knowledge of the market—that if we were going to keep the market going as prices were going up, because fuel and everything else was going up, we were going to have to find ways to bring our prices down for certain segments of the market so that we could get our load factor up, and make the airplane as a vehicle—which is our plan—more productive. Now, I think that is different from the question you were referring to, which was: If Max Ward comes into the domestic market, will he in fact create a new market or will we simply carve it up? My understanding, on the basis of this morning's hearing is that the market being referred to was the 6- to 10-cent a mile market, which is exactly what is out there today. Our so-called deep discount fares, the sky saver fares, are in fact 6-cent fares. We are allocating about one-third of our capacity to that, and we are selling about 60 per cent of that capacity at the 6-cent level. In order to stimulate the market, to make it grow, you would have to come in either with a new product or a cheaper product. And my understanding is that Wardair's product would in fact be more of a 6-cent product, which in

[Traduction]

sous peu des témoins des États-Unis. Une bonne partie de votre mémoire est consacrée à la déréglementation totale aux États-Unis. Nous allons recevoir la CCT; nous avons reçu le Comité des transports aérien; il faut tenir compte de la nécessité et du confort du public; ce sont ces facteurs qui arbitreront entre vous, Max Ward et CP Air et M. Gray les accrochages qui menacent en conseils d'administration, à défaut de menacer dans les airs.

Compte tenu de vos réticences, pour le moins au cours des audiences sur les vols d'affrètement avec réservation anticipée, comment voulez-vous que je croie que ce que vous me dites aujourd'hui, comment m'empêcher de penser que si la compétition est un peu plus intense, d'autres transporteurs ne pourront pas offrir des tarifs raisonnables?

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, nous parlons ici de deux choses et je ne voudrais pas me servir de faux-fuyants, moi non plus. Cependant, il faut faire la distinction entre ces deux choses.

Pour ce qui est des audiences et des références que vous faites, monsieur Nowlan, au sujet de la croissance, eh bien il ne fait pas de doute que lorsque les prix du transport montent à cause de l'escalade des coûts, eh bien le marché ne peut croître que s'il offre des tarifs bas.

Donc, en réalité, la croissance que nous avons connue au cours des dernières années se situe au bas de l'échelle du marché. C'est Air Canada qui en 1976 a offert pour la première fois des tarifs charters pour les vols réguliers, tant dans la région de l'Atlantique que dans l'ensemble du Canada et c'est également Air Canada qui a lancé les soldes de billets d'avion, qu'on appelle maintenant les tarifs *sky saver*.

M. Nowlan: Vous l'avez fait parce que ces services étaient offerts dans le transport international et que le public le réclamait au Canada.

M. C.I. Taylor: Nous savions, d'après nos études du marché, que si nous voulions conserver notre part du marché alors que les prix augmentaient, parce que les coûts de carburant et les autres coûts augmentaient, il nous fallait trouver des moyens de réduire nos prix pour certaines parties du marché afin d'augmenter notre coefficient de remplissage et la rentabilité de l'avion. Cela ne répond pas vraiment à la question que vous posiez, vous vouliez savoir si Max Ward pénétrant le marché intérieur, serait capable de créer un nouveau marché ou s'il faudrait partager ce que nous avons? Eh bien, d'après ce qui a été dit ce matin, c'est-à-dire lorsqu'on a parlé du marché à six à dix cents le mille, eh bien, c'est précisément ce que nous avons aujourd'hui. Nos tarifs soldes, les *sky saver*, reviennent à six cents le mille. Nous réservons environ le tiers de notre capacité à ce tarif et nous vendons environ 60 p. 100 du nombre total de sièges à 6 cents le mille. Pour stimuler un marché, pour le faire grandir, il faut soit offrir un nouveau produit, ou baisser les prix. Et je crois comprendre que la compagnie Wardair vise le marché à 6 cents le mille, qui selon

[Text]

my terms simply says it is the same pie, so you carve it up differently.

Mr. Nowlan: Of course . . . I will not go further on that. I think in his brief this morning, Mr. Ward sets out on page 4 that a yield of 6.48 cents per passenger mile is just plain predatory. And the 8.09 cents a mile on the Toronto/Vancouver route is not fully compensatory despite a good load factor.

I believe my friend, Mr. Siddon, asked someone the question today, I think it was Mr. Ward. There are a lot of variables, but what is your break-even point per passenger mile? You are running 6-cent fares, you say, at the maximum on the sky saver. Is not his contention that the 6 cents in reality is a predatory price? Have you not run into some problems with that?

Mr. C.I. Taylor: One would not buy airplanes to sell the whole airplane at 6 cents a mile. But it is like any consumer products company. You have got a line of products on your shelf because you want to go after more than just one segment of the market. The 6-cent mile, and I am referring to it as that because I believe Mr. Ward referred to that this morning . . .

Mr. Nowlan: Yes. 6.48 cents.

Mr. C.I. Taylor: I am referring to it in a general way. As I indicated just now, about one-third of our capacity is allocated for that. So when you are looking for break-even, you are looking for the break-even of your total airplane. In other words, the total airplane mile has to be break-even. And what the airline industry has done, and we have done it as well, is to try to get as many products as you can on the same airplane to make that airplane profitable as a unit. So the 6-cent a mile traffic is not the full airplane load, Pat.

Mr. Nowlan: No. You are able to average that over with your higher economy fares and other fares.

Mr. C.I. Taylor: That is right.

Mr. Nowlan: That, of course, is what, in reverse, he would like to have the opportunity to do.

I know my time on this round is up, but I want to just conclude this part of it. I come back to my first general question about the distinction between the scheduled and charter services. In your report, on page 25, you agree that a "real distinction" is necessary between unit toll, scheduled service other than charter, and specialized charter services. And you even back this up by saying there was a CTC study, *An Assessment of the Effectiveness of the Restrictions on Low Priced Air Fares*.

• 1610

Now that is what you said in your brief. I am sure you are aware that there is also a discussion paper from the CTC of October 31, 1980 on the Class 10 Varied or Specific Point Unit Toll, which states, among other things:

[Translation]

moi constitue un unique marché qu'il faudra alors partager d'autre façon.

M. Nowlan: Bien sûr . . . Je ne veux pas aller plus loin à ce sujet. Dans son mémoire, M. Ward disait à la page 4, qu'un rendement de 6.48 cents par passager-mille, est tout simplement une concurrence déloyale. Il ajoutait, à la page 4 de son mémoire, toujours, qu'un rendement de 8.09 cents le mille sur la route Toronto-Vancouver ne permet pas à la compagnie de faire ses frais même si son avion est bien rempli.

Je crois que M. Siddon a déjà posé cette question aujourd'hui à M. Ward. Il y a beaucoup de variables, mais quel est votre seuil de rentabilité par passager-mille? Vous offrez un tarif de 6 cents le mille, dans les tarifs *sky saver*. Que pensez-vous de l'opinion de M. Ward quand il dit qu'il s'agit là d'une concurrence déloyale? Avez-vous des problèmes à cet égard?

M. C.I. Taylor: Une compagnie aérienne ferait faillite si elle offrait des tarifs à 6 cents le mille pour tous les sièges de l'avion. Cependant, nous sommes une compagnie de biens de consommation. Nous ne visons pas qu'une seule clientèle. Ce 6 cents du mille, et j'en parle parce que c'est ce à quoi M. Ward a fait allusion ce matin . . .

M. Nowlan: En effet, 6.48 cents du mille.

M. C.I. Taylor: J'y fais allusion de façon générale. Comme je le disais il y a un instant, nous réservons environ un tiers du nombre total de nos sièges. Alors, si vous cherchez à connaître le seuil de rentabilité, il faut chercher à connaître le seuil de rentabilité de tout l'avion. Autrement dit, il faut que le mille que franchit cet avion soit rentable. Et nous avons fait comme les autres compagnies aérienne, nous avons essayé d'offrir autant de tarifs que possible pour un même avion afin que cette avion soit rentable en totalité. Donc, on ne peut pas calculer le seuil de rentabilité d'après le 6 cents du mille.

M. Nowlan: Non, vous pouvez compenser avec les tarifs économiques plus élevés et les autres tarifs.

M. C.I. Taylor: En effet.

M. Nowlan: C'est, si vous voulez, ce qu'il aimerait pouvoir faire, en sens contraire.

Je sais que mon temps est écoulé mais j'aimerais tirer une conclusion. J'en reviens à ma première question générale quant à la différence entre les services d'affrètement et les services réguliers. Dans votre mémoire, à la page 24, vous convenez qu'il faut faire la distinction réelle entre un service à horaire fixe et à taux unitaire autre qu'un service d'affrètement et les services d'affrètement spécialisés. Pour marquer votre point, vous parlez d'une étude faite par la CCT intitulée *Une évaluation de l'efficacité des restrictions en matière de tarif aérien réduit*.

C'est ce que vous avez dit dans votre mémoire. Je suis sûr que vous connaissez également le document de travail publié par la CCT, daté du 31 octobre 1980, portant sur les taux

[Texte]

... with the introduction of charter competitive fares by the scheduled carriers there is now little distinction between scheduled passengers travelling at promotional fares and charter passengers.

And you, of course, in time, responded to that Class 10 proposal, and I have that before me here. So the CTC and the ATC, wrestling with this problem in that last paper of theirs before we got to this white paper, were prepared to at least have someone debate that the distinction between the scheduled services offering charter fares, or promotional fares, and the charter service trying to get scheduled service really no longer exists. I just wonder how long you can maintain what you might like to maintain to protect your seats. But if the sauce is good for the goose, why is it not good for the gander?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, that poses, I think, a very real question, but I would like to come back to what I believe we, the sched industry, are talking about when we talk about either Class 10 or the charter regulations and rules, and that is that the scheduled carriers are there to provide services 12 months of the year to a wide range of communities and in most countries, and this one is no exception. There is a great difference between the summer peak and the winter valleys, and what you have to gear up for is as much of the peak as you can and make as much money out of that peak as you can because that is when you get the high load factors to be able to survive during the valley periods.

Now, I think the general attitude, Mr. Nowlan, through the Chair, has been that charter services, in other words, the all-charter services, simply came in over a limited period of time. That is when the peak was there in the limited markets, which is when the volumes were there. It took that piece of the market off and left the scheduled carriers to provide all the rest of the services. So when we talk about the scheduled carriers' attitude to either Class 10 or to the ATC hearing back whenever it was, this is what we are talking about, and unless there is room in that market for everybody to survive, then all the charter carrier is doing is taking the top off of us and then moving his capacity off somewhere else in another period of time.

Now, granted it is the same passenger that may be a candidate for service on a scheduled carrier or service on a charter carrier. It is the same individual passenger. So it is the same market. It is a question of how you serve it.

Mr. Nowlan: Okay, this is my last supplementary just on that point. As I understand Mr. Ward's evidence this morning, his point was that if he was allowed in and the policy was certainly changed from the white paper, which freezes him out completely, and/or if you were in his position, just as you said earlier, can you see any future for a Max Ward if this white paper is encrusted in ministerial statement or legislative edict?

[Traduction]

unitaires entre des points déterminés ou variables, et qui dit entre autres:

... avec l'introduction de tarifs compétitifs avec les vols affrétés par les compagnies régulières, il ne subsiste guère de distinction entre les passagers de celles-ci voyageant à des tarifs promotionnels et les passagers des vols affrétés.

Vous avez, bien sûr, donné votre réponse à cette proposition et je l'ai sous les yeux. Ainsi donc, la CCT et le CTA, débattant de ce problème dans le dernier document qu'ils aient émis avant la publication de ce Livre blanc, ont avancé la notion que la distinction entre les compagnies régulières offrant des tarifs promotionnels et les compagnies d'affrètement essayant d'obtenir des vols réguliers, s'estompent dans la pratique. Je me demande pendant combien de temps vous pourrez encore maintenir ce que vous essayez d'avancer pour protéger votre position. Parce que, si la sauce est bonne pour l'oie, n'est-elle pas bonne aussi pour le jar?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, cela pose ce que je considère comme un problème véritable mais j'aimerais expliquer notre position, c'est-à-dire celle des compagnies régulières, vis-à-vis de la réglementation des vols affrétés. Cette position est que les transporteurs réguliers sont là pour assurer un service douze mois par an à toute une gamme de localités. C'est le cas dans la plupart des pays et le nôtre ne fait pas exception. Il y a une grande différence entre les points de l'été et les creux de l'hiver et vous êtes obligé de vous préparer à faire face aux périodes de pointe autant que possible, à en retirer le plus d'argent possible, parce que c'est là que vous pouvez remplir vos avions, afin de pouvoir survivre durant les périodes creuses.

Dans l'ensemble, M. Nowlan, notre position est que les compagnies d'affrètement, c'est-à-dire celles qui pratiquent exclusivement l'affrètement, ne sont présentes sur le marché que pendant une période limitée de l'année, la période de pointe, celle qui connaît le plus gros volume de trafic. Elle nous enlève une portion de ce marché et nous laisse nous débrouiller pour assurer tous les autres services. Voilà donc quelle a été la position que nous avons adoptée à l'audience du CTA sur les vols de classe 10 et nous considérons que, aussi longtemps que le marché ne croîtra pas de façon à permettre à tout le monde de survivre, tout ce que font les affréteurs est de mordre sur nous pendant un temps pour aller puiser dans un autre marché pendant les saisons creuses.

Certes, c'est le même passager qui emprunte les vols de ligne et les vols affrétés. C'est la même personne, le même marché. La question est donc de savoir comment on lui assure le service.

M. Nowlan: D'accord, ce sera ma dernière question supplémentaire sur ce point. Si je comprends bien les déclarations que M. Ward a faites ce matin, son argument était que si on lui accordait une part du marché et modifiait la politique telle qu'elle est énoncée dans le Livre blanc, et qu'il écarte complètement... si vous étiez à sa place, verriez-vous un avenir pour un Max Ward au cas où ce Livre blanc reçoive force de loi? Je

[Text]

And I would like you to comment on that from your experience and knowledge and competence. But my real supplementary is that he wanted a change in the policy so that he could have the scheduled passenger service and would be able to charge less than your economy fares. I do not know if it was a 6-cent to 10-cent per passenger mile fare, but less than your basic economy fares, not charter-class fares. The second part of my question to you then is, if he could do that, would that not help to make the market grow and not be the finite thing you suggest it is, which really was also the suggestion back in the ATC hearings of 1977-78?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: Well, first of all, through the Chair, I do not think, Mr. Nowlan, that I suggested it was a finite market when we are allocating about one-third of our capacity to it in the market square where it exists. I would not want to suggest to you that it is a finite market. The fact that the capacity that is being mounted in that market was mounted in 1981 and is being mounted in 1982, is in fact not being sold, then I would suggest that if someone is going to come in at basically the same fare level Granted Max Ward, as I understand him—and I do not want to quote him out of context—was not talking about coming in under our normal economy, assuming that we were going to stay at a normal economy.

• 1615

We are in a market, and we will continue to price in the market. So, really, the market he is coming after is the market we are already serving. Therefore, it is going to be carved up. Certainly it is under the normal economy. In fact something like, I believe, 49 per cent of all the passengers who travelled within the economy fare structure last year travelled at less than the normal economy fare.

Coming back to whether Max can survive without this. Max has grown more rapidly than any other Canadian carrier over the last five years, and the Canadian side of his business, as I understand it, is almost the smallest side of his business. Therefore, knowing Max and the kind of management he has and the kind of airline he operates, he has obviously been growing in other than the domestic business and that is where, by and large, his profits have been coming from. Here we are talking about a domestic policy, not about an international policy. Max Ward's strength, and Wardair's strength, I believe, has been in the international markets, not in the domestic market. That is where his growth has been, and that is an area where I presume his growth will continue to be.

Mr. Nowlan: But then you are trying to grow there too.

Mr. C.I. Taylor: That is right.

Mr. Nowlan: With certain types of pricing anyway. Put me on the second round, Mr. Chairman.

The Chairman: I will do that.

The next questioner is Mr. Deniger.

[Translation]

vous demande de fonder votre réponse sur votre expérience et votre compétence. Pour en revenir maintenant à ma véritable question, il demandait que la politique soit modifiée de façon à lui permettre de mettre en service des vols réguliers à des tarifs inférieurs à ceux de votre classe économique. Je ne sais pas si il songeait à un tarif de 6 à 10c. du milles-passagers, mais c'était moins que votre tarif économique mais non pas moins que votre tarif promotionnel. Ma question est donc de savoir, s'il en recevait l'autorisation, est-ce que cela ne contribuerait pas à étendre le marché, qui ne serait plus ainsi le vase clos que vous dites; c'est d'ailleurs déjà ce que vous disiez aux audiences du CTA en 1977-1978.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Eh bien, tout d'abord, monsieur le président, je ne pense pas avoir dit que le marché est un vase clos alors que nous consacrons 1/3 de notre capacité aux tarifs promotionnels. Le fait est que la capacité que les compagnies ont mis en place en 1981 et mettront en place en 1982 ne sera pas pleinement utilisée et j'estime donc, si un nouveau transporteur devait offrir des tarifs à peu près similaires . . . D'accord, Max Ward, si je l'ai bien compris, ne parlait pas de pratiquer les tarifs inférieurs à ceux de notre classe économique normale, pour autant que nous maintenions celle-ci.

Nous sommes dans un marché compétitif et nous calculons nos prix en conséquence. Donc, en fait, la clientèle qu'il recherche est celle que nous servons actuellement. Il faudra donc partager le gâteau. Il nous enlèvera les passagers voyageant à des tarifs inférieurs au tarif économique normal. En fait, je crois, 49 p. 100 de tous les passagers de classe économique l'année dernière avaient des billets de prix inférieurs au tarif économique normal.

Pour en venir à la question de savoir si Max peut survivre sans cela. Il a connu une expansion plus rapide que la plupart des autres transporteurs canadiens au cours des cinq dernières années et le secteur canadien de son réseau ne représente qu'une minorité. Par conséquent, connaissant Max et le genre de gestion qu'il pratique et le genre de compagnie qu'il exploite, il a réussi à se développer sur un marché autre que le marché intérieur et c'est de là que vient l'essentiel de ses profits. Nous débattons ici de la politique des transports intérieurs et non pas des transports internationaux. La force de Max Ward s'exerce sur les vols internationaux et non pas sur les vols intérieurs. C'est là qu'il a su se tailler une place et c'est là, j'imagine, qu'il poursuivra sa croissance.

M. Nowlan: Mais vous essayez d'y croître également.

M. C.I. Taylor: C'est exact.

M. Nowlan: En pratiquant certains tarifs. Inscrivez mon nom pour le deuxième tour, monsieur le président.

Le président: Je n'y manquerai pas.

La parole est à M. Deniger.

[Texte]

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Taylor, I welcomed your brief. I thought it was—certainly, from all the briefs we received—one of the most detailed and best researched, and it defended your position, I think, quite well. But there are a few points I would like to clear up before I tackle you on the more substantive issues.

I guess it is paragraph 4 on page 1, in relation to what you say on page 13 and page 26, which deals basically with subsidization. You say for example in paragraph 4 that:

Regional carriers have been paid \$26.9 million in subsidies, since 1966, while Air Canada dividends since 1979 total \$52.8 million . . .

And on page 13, you come back again with that argument, and say that the regionals have obtained \$26.9 million since 1966—those regionals, of course, being Quebecair and EPA—which is a lot more than Air Canada has received since its foundation.

Yet on page 26 you make a recommendation on subsidization, and you actually suggest that:

. . . the policy should contain a statement contemplating the requirement for subsidy in certain cases where a non-viable air service is considered necessary by the government for appropriate social or economic reasons

I agree with that. I think that is a sound judgment. But surely you know the subsidy that has gone to EPA and Quebecair—the EPA subsidy being to service Magdalen Island, and the Quebecair subsidy for la Basse-Côte-Nord—has been precisely for social and economic reasons.

So I am not sure I understand why, at the start of your brief, you would highlight the subsidy given to those two regionals when you agree, it seems to me, on the necessity for those subsidies. I did not like that. It shed a shadow on your whole paper because it is right at the start, so I would like you to comment before I tackle you on the more substantive part of your paper.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, just as a matter of the structure of the paper, the first number of pages are a summary of what is in the rest of the paper, in the event that people did not have an opportunity to read the whole paper. The first 16 pages, or whatever, are simply a summary.

The question of subsidy was identified simply because there seems to be a great lack of knowledge about Air Canada's position. Many people in the media and in the House of Commons appear to believe that Air Canada continues to collect subsidies. We wanted to try to put that to rest. We were not in any way trying to be critical of the subsidies paid to Quebecair or EPA. Perhaps because of the way it was put together, it came out that way. We were simply trying to identify that Air Canada does not collect subsidy, that other carriers do collect subsidy and we thought we were trying to be

[Traduction]

M. Deniger: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Taylor, j'ai bien aimé votre mémoire. J'ai trouvé que c'était certainement, de tous ceux que nous avons reçus, l'un des plus détaillés et des mieux documentés et je pense qu'il défend bien votre position. Mais il y a un certain nombre de points que j'aimerais éclaircir avant d'en venir aux questions de fond.

Je crois que c'est au paragraphe 4 de la page 1, qui reprend ce que vous dites aux pages 13 et 26 qui traite principalement des subventions. Vous dites, par exemple, au paragraphe 4 que:

Les transporteurs régionaux ont reçu 26.9 millions de dollars de subventions depuis 1966, tandis que les dividendes versés par Air Canada depuis 1979 totalisent 52.8 millions de dollars . . .

A la page 13 vous reprenez cet argument et dites que les compagnies régionales ont touché 26.9 millions de dollars depuis 1966, ces régionaux étant, bien sûr, Québecair et EPA, ce qui est beaucoup plus qu'Air Canada n'a reçu depuis sa fondation.

Pourtant, à la page 26, vous formulez une recommandation en matière de subvention et vous dites en fait que:

. . . Air Canada propose d'inclure dans la politique un article prévoyant le besoin de subventions dans les cas où le gouvernement juge un service aérien non viable nécessaire pour des motifs sociaux ou économiques.

Je suis d'accord, cela me paraît un bon jugement. Mais vous savez certainement que la subvention versée à EPA et à Québecair, celle de EPA intéressant la liaison avec les Iles-Madeleines et celle de Québecair intéressant la Basse-Côte-Nord, l'a été précisément pour des raisons économiques et sociales.

Je ne suis donc pas sûr de bien comprendre pourquoi, au début de votre mémoire, vous insistez sur les subventions versées à ces deux compagnies régionales, alors que vous semblez en reconnaître la nécessité. Je n'aime guère cela car cela laisse planer une ombre sur tout votre exposé dès le début. J'aimerais que vous me répondiez là-dessus avant de passer à la question de fond.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, les premières pages du mémoire sont un résumé de la suite, à l'intention de ceux qui n'ont pas le temps de le lire en entier. Les seize premières pages ne sont donc qu'un résumé.

Nous avons mentionné la question des subventions simplement parce que la position d'Air Canada semble être très mal comprise. Beaucoup de gens dans la presse et à la Chambre des communes semblent croire qu'Air Canada continue de toucher des subventions. Nous voulions écarter ce mythe. Nous ne voulions en rien critiquer les subventions accordées à Québecair ou EPA. Si cette impression se dégage c'est peut-être dû à la façon dont notre texte est composé. Nous voulions simplement affirmer qu'Air Canada ne touche pas de subvention, et que les autres transporteurs en touchent et nous essayons de

[Text]

totally honest when we said we believe a policy of subsidization is a valid policy.

• 1620

Mr. Deniger: So you agree that where there is a social or economic reason for a subsidy it should be granted. In this instance, when you are talking about the subsidies, would you agree it was for social or economic reasons that Quebecair and EPA got those subsidies? You know it is the Magdalen Islands service, you know it is la Basse-Côte-Nord and if you could make a buck at it you would probably be serving it yourself.

Mr. C.I. Taylor: I have no quarrel at all with those subsidies.

Mr. Deniger: Okay. A lot has been said about your introduction of domestic charter-class fares. That concept was first introduced in international movement. When I was involved in transportation—before I was in politics—I always felt we were giving Canadians a better deal to travel abroad than we were domestically. And I felt that it only made sense to introduce charter-class fares, as a catalyst, to unite and to make our Canadians travel within Canada.

I have always felt that Canadians who would use Canadian carriers in a charter way should have the same benefits as those travelling internationally. Do you agree with that concept?

Mr. C.I. Taylor: That, again through the Chair, is essentially what we tried to do. As I said, beginning in 1976 when the markets in Canada, over that period of time, were so dispersed—there are only two markets in Canada which are over 2 million and they are only 350 miles apart and then the other market of the larger size is 1,200 miles away—the ability, through the sixties, to operate all charter services between any of these markets probably had not been an economic proposition.

When we came to our position in 1976, which was to use the vehicle we had, the airplane, and to mix all of the products on the same airplane. We could then give the customer the benefits which he would obtain if he were tapping all of Canada to go to Europe. At that point you are tapping 28 million people to go to Europe, in the domestic sense you are tapping communities of a very small size and therefore the only way you could really do that was to make it available on scheduled services. So, I believe you and I are on the same wavelength.

Mr. Deniger: Yes. Again, I think that was a good decision. If you travelled charter, it reduced the cost of travelling within Canada to the same cost as travelling abroad. I think that was a good decision.

I think you have done well Mr. Taylor and we would like to congratulate you on winning the 1981 Technical Achievement Merit Award—if that is the precise title. I think it is the first time a Canadian company has been so honoured and it is all to your credit.

[Translation]

faire preuve d'honnêteté en disant qu'une politique de subvention nous paraît valide.

M. Deniger: Vous convenez donc que lorsqu'il existe des motifs sociaux ou économiques, des subventions doivent être accordées. Dans ce cas particulier, convenez-vous que c'est pour des raisons sociales ou économiques que Québecair et l'EPA ont reçu des subventions? Vous savez qu'il s'agit de la desserte des Îles-de-la-Madeleine et de celle de la Basse-côte-Nord et s'il y avait moyen de gagner de l'argent sur ces lignes vous les exploiteriez probablement vous-mêmes.

M. C.I. Taylor: Je ne fais aucun reproche à ces subventions.

M. Deniger: Bien. On a beaucoup parlé des tarifs de classe affrètement que vous avez mis en place sur les lignes intérieures. Le concept est d'abord apparu sur les lignes internationales. Lorsque je m'occupais de transport—avant d'entrer en politique—je trouvais toujours que nous intéressions les Canadiens à voyager à l'étranger plutôt qu'au pays. J'ai donc salué l'introduction de ces tarifs sur les vols intérieurs en tant que catalyseur pouvant unifier le pays et inciter les Canadiens à le visiter.

J'ai toujours considéré que les Canadiens qui voyagent sur des compagnies canadiennes dans les conditions d'un vol affrété devraient avoir les mêmes avantages que ceux qui vont à l'étranger. Êtes-vous d'accord?

M. C.I. Taylor: C'est essentiellement ce que nous essayons de faire, monsieur le président. Ainsi que je l'ai dit, le marché au Canada est tellement dispersé avec seulement deux agglomérations de plus de deux millions d'habitants distante d'à peine 350 milles et l'autre grand marché à plus de 1,200 milles de l'un, il n'aurait pas été possible économiquement de mettre en place, durant les années 60, un service d'affrètement exclusif.

Lorsque nous avons adopté notre nouvelle position en 1976, qui consistait à prendre notre véhicule, l'avion, et à combiner tous nos produits sur un même vol, nous pouvions donner au client les mêmes avantages que s'il se rendait en Europe. Cela vous donne une clientèle potentielle de 28 millions de personnes mais provenant de localités parfois très petites et la seule façon de le faire était d'offrir ce genre de tarifs sur des vols réguliers. Je pense donc que vous et moi sommes sur la même longueur d'onde.

M. Deniger: Oui. Encore une fois, je trouve que c'était une bonne décision. Si l'on voyage dans ces conditions, le coût du déplacement au Canada est le même que pour un vol international. C'était une bonne décision.

Je pense que vous avez fait du bon travail, monsieur Taylor, et nous aimerions vous féliciter pour avoir remporter la médaille du mérite technique 1981—si c'est bien ainsi que l'on appelle cette récompense. Je crois que c'est la première fois

[Texte]

However, I am curious—and I do not want to be deemed to be anti-Air Canada or anti-profit or whatever—about your profits over the last few years. Surely they have been helped by the refinancing or the conversion of the debt into equity which occurred in the late Seventies. That made it possible for you to have an instant source of capital and to avoid coming to the government on a yearly basis for money. What impact did that have in your profit picture?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, there is no question about that and we have never tried to suggest otherwise. In fact, one of the points which we try to make is that one of the reasons for Air Canada's stability at this particular time is its financial structure and its financial management. We are not heavily capitalized, as are some industries or even some carriers in our industry. Our debt-to-equity ratio is in the neighbourhood of 60 per cent, which is not a heavy capitalization.

But when we were before this committee back in 1977, talking about the new capital structure, it was agreed that a debt equity ration of about 60-40 is an industry standard in the U.S. and certainly that has had some bearing on our financial results. It has not been the major impact on our financial results but it has certainly had a bearing on it. It is one of the reasons why we have the stability which we have and why we are able to go out on the market now and get the financing we get.

• 1625

Mr. Deniger: You were helped considerably and it gave you a lot more independence?

Mr. C.I. Taylor: No question about it.

Mr. Deniger: Certainly all the other privately owned carriers would love to have had that benefit.

Mr. Taylor, a lot of people have said they hear that what Air Canada wants, Air Canada gets, especially when they are in front of the CTC. Did you ever specifically apply for a route or a fare and not get either? Did you ever lose in front of the CTC?

Mr. C.I. Taylor: Yes, Mr. Chairman. Mr. Deniger, I would like to put that issue to rest.

Number one, as I mentioned in my opening remarks, I would like to clarify that we have no special status before the CTC. I will approach it this way: We have not applied for any new routes within Canada in the last five years and, therefore, have not had an opportunity to be turned down. I put it another way: Almost every route that any other carrier has applied for, they have received.

Mr. Deniger: Despite your objections?

[Traduction]

qu'une compagnie canadienne est ainsi mise à l'honneur et c'est tout à votre crédit.

Cependant, je m'intéresse à vos profits de l'année dernière et ne croyez pas que je sois anti-Air Canada ou opposé au profit ou quoi que ce soit. Vous avez sûrement retiré avantage du refinancement ou plutôt de la conversion de la dette en actions, qui a eu lieu à la fin des années 70. Cela vous a permis de disposer d'une source de capitaux instantanés et vous a évité de devoir demander de l'argent au gouvernement chaque année. Quel effet cela a-t-il eu sur votre bilan?

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, il n'y a aucun doute que cela nous a aidé et je n'ai jamais dit le contraire. En fait, un des arguments que nous faisons valoir est que l'une des raisons de la stabilité d'Air Canada dans le moment est sa structure financière et sa gestion financière. Nous ne sommes pas lourdement endettés, comme c'est le cas dans d'autres secteurs d'activités ou d'autres transporteurs. Notre rapport dette-capital propre se situe aux environs de 60 %, ce qui n'est pas beaucoup.

Mais lorsque nous avons comparu devant ce comité en 1977, traitant de la nouvelle structure financière, il a été convenu qu'un rapport dette-capital de 60-40 constituait la norme aux États-Unis et cela n'a pas manqué d'influer sur nos résultats. Ce n'est pas le facteur prépondérant mais il a exercé une influence. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous connaissons la stabilité dont nous jouissons actuellement et qui nous permet d'emprunter facilement sur le marché des capitaux.

M. Deniger: Cela vous a aidé considérablement et vous a donné beaucoup plus d'indépendance?

M. C.I. Taylor: Sans aucun doute.

M. Deniger: Tous les autres transporteurs privés auraient certainement aimé disposer du même avantage.

Monsieur Taylor, beaucoup de gens disent que ce qu'Air Canada veut, Air Canada l'obtient, particulièrement de la CCT. Avez-vous jamais demandé l'octroi d'une ligne ou d'un tarif sans l'obtenir? N'avez-vous jamais perdu devant la CCT?

M. C.I. Taylor: Oui, monsieur le président. Monsieur Deniger, laissez-moi mettre fin à ce mythe.

Tout d'abord, ainsi que je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, j'aimerais préciser que nous ne jouissons d'aucun statut spécial aux yeux de la CCT. Mettons les choses au clair: nous n'avons pas demandé l'octroi de lignes nouvelles au Canada dans les cinq dernières années et, par conséquent, n'avons pas eu l'occasion de nous les voir refuser. Par contre, toutes les lignes que les autres transporteurs ont demandées leur ont été accordées.

M. Deniger: En dépit de vos objections?

[Text]

Mr. C.I. Taylor: Despite any objections we may have lodged. Some we objected to and some we did not.

In the case of fares and other things, yes, we have been turned down.

Mr. Deniger: When you wanted to increase them and the CTC brought them back?

Mr. C.I. Taylor: Either deferred them, postponed their implementation or suggested other levels. We had a recent case, what some of you will recognize as the connector fare problem, which has not been approved. We have no special status and I am flattered that people think I can get whatever I want out of the CTC.

Mr. Deniger: It is because you have very competent lawyers, Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: I will not get into that argument nor the debate.

Mr. Deniger: I am concerned that if we were going all out with deregulation in the air industry in Canada, just because of your strength, management abilities, competent staff, you could probably not decrease your share of the market but increase it.

You said earlier, in answer to Mr. Nowlan, you were really interested in retaining that share of the market, being your share of the market. Mr. Taylor, if we were relaxing the rules that apply to domestic carriers you could, of course, decrease your share of the market but could it not also be argued that you could augment it?

Mr. C.I. Taylor: Through the Chair, if I understand your last sentence, could we augment it? We could increase it, I suppose, if we went after share of market without due regard for sound . . . If we predatory-priced and ignored if it was going to damage the corporation financially in the short term, yes, we could.

Even with the size we have, I do not think we have ever gone out to drive someone out of the market. We have tried to retain a share of international markets where other people have come in. We believed our competition was foreign competition and felt it was only right and proper that a Canadian carrier should be in that market.

Domestically, with the relaxation of regulation in Canada over the last five years, where all the carriers have expanded onto our routes and where CP has been completely deregulated, we have fought to retain a share of the market we felt was appropriate to what we could do without being totally irresponsible from the point of view of financial management.

The Chairman: Mr. Taylor, did you mean that CP had the limits taken off as regards to trunk carrier rather than completely deregulated?

Mr. C.I. Taylor: They have been deregulated in that they have no capacity restrictions on their licences.

[Translation]

M. C.I. Taylor: En dépit des objections que nous avons présentées. Dans certains cas, nous en avons, dans d'autres, non.

Pour ce qui est des tarifs et des autres demandes, oui, il est arrivé qu'on nous les refuse.

M. Deniger: Lorsque vous vouliez les augmenter et que la CCT les a réduits?

M. C.I. Taylor: La CCT a soit retardé leurs mises en application, soit imposé des niveaux différents. Récemment, les tarifs que nous demandions, dans le cas de certains vols de correspondance, ont été refusés. Nous ne jouissons d'aucun statut spécial et je suis flatté de voir que les gens croient que je peux obtenir tout ce que je veux de la CCT.

M. Deniger: C'est parce que vous avez des juristes très compétents, monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Je n'entrerais pas dans ce débat.

M. Deniger: Je reviens à craindre que si nous procédons à la déréglementation des transports aériens au Canada, en raison de votre force, de vos capacités de gestion, de la compétence de votre personnel, votre part du marché ne diminuera pas mais, au contraire, augmentera.

Vous avez dit plus tôt, en réponse à M. Nowlan, que votre principal désir est de conserver votre part du marché. Monsieur Taylor, si nous relâchons le règlement régissant les transports intérieurs, il pourrait arriver que votre part du marché diminue mais ne pourrait-elle pas aussi augmenter?

M. C.I. Taylor: Pourrions-nous augmenter notre part du marché, monsieur le président? J'imagine que nous le pourrions si nous poursuivions cet objectif sans tenir compte . . . Si nous cassions les prix, sans tenir compte des dommages financiers à court terme que cela engendrerait, oui, nous le pourrions.

En dépit de notre envergure, je ne pense pas que nous ayons jamais tenté d'exclure quelqu'un du marché. Nous avons essayé de conserver une part du marché international lorsque d'autres transporteurs sont arrivés. Nos concurrents étaient alors étrangers et nous pensions qu'il n'était que juste qu'une compagnie canadienne y soit présente.

Sur le plan intérieur, avec le relâchement de la réglementation au Canada durant les cinq dernières années, lorsque tous les transporteurs ont commencé à mordre sur nos lignes et avec la déréglementation complète de CP, nous avons lutté pour conserver une part du marché que nous jugions appropriée dans la mesure où cela ne mettait pas en danger notre gestion financière.

Le président: Monsieur Taylor, que voulez-vous dire lorsque vous affirmez que CP a fait l'objet d'une déréglementation complète?

M. C.I. Taylor: CP a fait l'objet d'une déréglementation dans la mesure où son permis d'exploitation ne comporte aucune limite de capacité.

[Texte]

The Chairman: The same as Air Canada.

Mr. C.I. Taylor: That is right, yes.

The Chairman: I just wanted to be clear on that.

Mr. Nowlan: Good. You are both effective in . . .

Mr. C.I. Taylor: Not in terms of licencing and routes but in terms of control of capacity.

Mr. Deniger: But if that is the case, and you have been using that for the last few years and doing very well domestically, then how could deregulation of the Canadian style affect you financially?

• 1630

Mr. C.I. Taylor: Total deregulation?

Mr. Deniger: Open it up domestically so that market forces would decide. If you have the money, if you can get the financing, if you can get the planes, the market is there. You have the managerial ability, you have the planes, why then take a passive approach to marketing. Why say: I want to keep what I have and I do not want it lessened; I do not want more; I am happy with what I have, but I want to make sure that other people do not get it? Why not open it up?

Mr. C.I. Taylor: Let me try to answer that question this way. First of all, we will talk about what has happened in terms of having the capacity restrictions removed from CP's licence and their expansion across the country, and PWA's extension into the east, and EPA's entry into Toronto, and all the other things that have happened. These are things that happened in a semi-controlled mode and gradually over a period of time so that the whole industry has been able to adjust to it. Now, I do not know whether some of the other carriers have adjusted as well as we have. We have adjusted, I guess because it has been gradual. We could see it coming; we could adjust to it.

The market today, of course, is not growing. While this was happening there was some growth in the market, so you were not just sharing the old market, you were also sharing the growth. The last year or two, of course, the market has not been growing and we do not foresee any growth in the next year or two. Therefore, anything that happens is going to simply be a further carving up of the existing pie.

I think we are in a position where we will probably have as much staying power as any. When I make the comment that we will fight for our share of the market, that will not always be the exact share market that we have today.

Mr. Deniger: This will be my final question, one I have asked your competitors on the Montreal-Toronto route. As you know, CP, Québecair, Nordair and yourself fly Montreal-Toronto. Basically, what we have seen on that route is a price war and the beneficiary of that price war, surely, has been the consumer, the traveller, the businessman. They have benefited

[Traduction]

Le président: C'est la même chose pour Air Canada.

M. C.I. Taylor: C'est exact.

Le président: Je tenais à ce que ce soit précisé.

M. Nowlan: Bien. Vous êtes très efficace tous les deux . . .

M. C.I. Taylor: Il n'y a pas eu déréglementation sur le plan des permis et des lignes mais en ce qui concerne les limites de capacité.

M. Deniger: Mais si tel est le cas et si vous avez pu vous en tirer sur les lignes intérieures, en quoi la déréglementation à la mode canadienne pourrait-elle vous nuire financièrement?

M. C.I. Taylor: Vous parlez d'une déréglementation complète?

M. Deniger: Je parle d'une ouverture sur les lignes intérieures de façon à ce que les forces du marché puissent trancher. Si vous avez l'argent, si vous trouvez le financement, si vous pouvez acheter les avions, les débouchés existent. Vous avez une bonne gestion, vous avez les avions, pourquoi adopter une approche aussi passive à la commercialisation? Pourquoi dites-vous: je veux garder ce que j'ai, pas moins pas plus; je suis satisfait mais je ne veux pas qu'on m'enlève quelque chose. Pourquoi ne pas ouvrir le marché?

M. C.I. Taylor: Laissez-moi vous dire ceci. Tout d'abord, voyons ce qui est arrivé après la suppression des limites de capacité imposées à CP et son expansion dans tout le pays et après l'extension de PWA dans l'est et l'arrivée de EPA à Toronto et tout le reste. C'est une évolution qui s'est produite de manière semi-contrôlée et progressive, si bien que tout le secteur a pu s'adapter. Je ne sais pas si les autres transporteurs se sont adaptés aussi bien que nous. Nous nous sommes adaptés, je crois, parce que l'évolution a été progressive. Nous avons le temps de la voir venir et de prendre nos dispositions.

Aujourd'hui, par contre, le marché est stagnant. A l'époque, le marché croissait encore, si bien que nous ne partagions pas seulement l'ancien gâteau mais aussi le gâteau supplémentaire. Depuis 2 ans le marché stagne et nous ne prévoyons pas d'expansion dans les deux prochaines années. Par conséquent, tout ce qui va arriver ne sera qu'un partage différent du même gâteau.

Nous avons un pouvoir d'endurance au moins aussi fort que quiconque. Lorsque je dis que nous allons défendre notre part du marché, ce ne sera pas nécessairement le même qu'aujourd'hui.

M. Deniger: Ce sera ma dernière question, que j'ai déjà posée à vos concurrents sur la ligne Montréal-Toronto. Comme vous le savez, CP, Québecair, Nordair et vous-même desservez cette ligne. Au fond, ce qui s'est produit sur ce trajet est une guerre des prix et le bénéficiaire en est certainement le consommateur, le voyageur, l'homme d'affaires. Ils ont bénéficié

[Text]

from having direct competition between not one, or two but four carriers for that same route. You yourself have, through your company, been involved in that competition because you have managed to keep the fares at the same price as your competition, very low indeed, because I believe the Montreal-Toronto route is a bargain today, even though I am not renting a car or shopping at the Bay . . . I think it is a bargain.

What do you think of having four jet services between Montreal and Toronto? Do you not think it is good for the businessman who is flying to Toronto, or the pensioner who has to get there quickly but wants a bargain? Surely you are not telling me that you are below cost for that route; you must be making some money. Your volume is high; you have the traffic.

This is my final question. I would like, in conclusion, to hear your comments on the Montreal-Toronto route.

Mr. C.I. Taylor: Through the Chair, price wars can happen, I guess, in any industry, whether it is the automobile or fuel industry, whatever. It is usually over fairly short periods of time and during the peak periods. There is no question that there is a short-term customer benefit in any price war. If I can go out and buy a suit in a price war for half the regular price that is a benefit to me. There is without question a short-term benefit to the customer.

Price wars, for example in other countries, and I do not want to use—I believe it was Mr. Nowlan who raised this question of the United States, we tried to say in our brief that Canada is different from the United States; we think we ought to have a made-in-Canada policy to fit the Canadian scene—but price wars in the United States have put United States industry exactly where it is today, in heavy deficit. The customer has benefited but, long term, will the customer benefit if there is a weakness in the total aviation industry?

• 1635

Now the Montreal-Toronto sector is a small sector of the total Canadian aviation market and a price war there is not going to put at risk, I would suggest to you in all honesty, the whole Canadian aviation market. Price wars do bring about a benefit but there is a time, if they go on too long, when, if you were to look at the financial results of some of the airlines that were involved in the price war, I am not sure the airlines themselves have benefited from it.

Mr. Deniger: Mr. Chairman, second round.

The Chairman: I am going to take a minute because, Mr. Taylor, I cannot help but suggest, since you are a public corporation which behaves as a private corporation to all intents and purposes . . . We heard from CP Air that they were opposed to opening up the market.

Your answer to Mr. Deniger's last question reminds me, I must say, of the position of the major international oil compa-

[Translation]

de cette concurrence directe qui se déroule non pas seulement entre deux transporteurs, mais entre quatre sur une seule et même ligne. Vous vous êtes vous-mêmes jetés dans la mêlée car vous avez réussi à maintenir vos prix au même niveau que vos concurrents, c'est-à-dire à un très bas niveau car je crois que le trajet Montréal-Toronto aujourd'hui est une très bonne affaire, même si je ne loue pas de voiture et ne vais pas faire mes courses à la Baie . . . C'est donné.

Que pensez-vous de l'existence de 4 liaisons par avion à réaction entre Montréal et Toronto? Ne pensez-vous pas que c'est bon pour l'homme d'affaires qui se rend à Toronto, ou le retraité qui veut y aller rapidement mais à bas prix? Ne venez pas me dire que vous ne rentrez pas dans vos frais sur cette ligne, elle doit être rentable car vous y avez beaucoup de volume.

C'est ma dernière question. J'aimerais connaître votre avis sur la ligne Montréal-Toronto.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, des guerres de prix se produisent dans tous les secteurs d'activités, qu'il s'agisse de l'automobile ou du carburant. Elles ne durent généralement pas longtemps et se produisent dans les périodes de pointe. Il n'y a aucun doute que le consommateur en tire un bénéfice à court terme. Si je peux aller m'acheter un costume à moitié prix pendant une guerre de ce genre, c'est tout bénéfice pour moi. Il y a sans aucun doute un avantage à court terme pour le consommateur.

Les guerres de prix, à l'étranger, et je ne veux pas—je crois que c'est M. Nowlan qui a mentionné les États-Unis, mais nous essayons de montrer dans notre mémoire que le Canada est différent des États-Unis et nous pensons que notre politique doit être faite au Canada pour le Canada—mais les guerres de prix ont mis les transports aériens aux États-Unis dans la situation où ils sont, c'est-à-dire lourdement déficitaires. L'utilisateur en a profité mais, à long terme, en restera-t-il ainsi si l'ensemble de l'industrie aéronautique s'affaiblit?

La ligne Montréal-Toronto ne constitue qu'un tout petit secteur du marché canadien d'ensemble et une guerre des prix là-dessus ne va pas mettre en danger, à mon sens, la totalité de l'aéronautique canadienne. Les guerres de prix apportent un avantage mais, si elles se poursuivent trop longtemps, les compagnies aériennes qui y ont pris part en souffrent.

M. Deniger: Monsieur le président, inscrivez mon nom pour le deuxième tour.

Le président: Je vais intervenir une minute, monsieur Taylor, parce que je ne peux m'empêcher de penser, étant donné que vous êtes une société publique qui se comporte comme une entreprise privée à toutes fins utiles . . . CP Air nous a dit qu'elle était opposée à l'ouverture du marché.

Je dois dire que votre réponse à la dernière question de M. Deniger me rappelle la position des grandes compagnies pétro-

[Texte]

nies, who do not want to be regulated, although you are arguing in favour of regulations to some extent. But they claim, too, that the benefit to the customer is in service. I have difficulty in figuring out how the oil can of one company is more serviceable than the oil can of another. Your oil can happens to be an aircraft. How is one aircraft more serviceable than another on a route like Montreal-Toronto? If you are talking about Atlantic Canada, now that is a different kettle of fish.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, I would like to think that people want to fly Air Canada, Montreal and Toronto, because in fact we do provide the best service, but that is not to say the other carriers on the route are not providing a good service as well. I think there are many aspects to the Montreal-Toronto service. Again, we are a dominant carrier on that route, operating the Rapidair service to Terminal 2 in Toronto, and the other carriers are not operating to that terminal. We are a strong carrier there, and I would hope that our service is as good or better than the others—not because the airplanes are different, but because perhaps the people are different.

The Chairman: Okay. Our next questioner is Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman.

Like those who have asked questions of Mr. Taylor in the last few minutes, I have such a long list of things I would like to ask that I am not entirely sure where to start. I want to first compliment Mr. Taylor, however, on a very, very professionally prepared brief—well presented. In doing it that way, he has given us the opportunity to ask a number of questions.

Mr. Taylor, you seem to be satisfied with the white paper by and large—with a few relatively small areas of difference—you have agreed basically with what has been put before us. There are really very few changes you would have wanted to see in that paper if you had written it yourself. Is that not true?

Mr. C.I. Taylor: I would like to make sure that Mr. Ellis and the committee know that I did not write it; even though it has been suggested in the media that I might have, I did not. As I tried to observe in my opening comments, Mr. Ellis, I see this paper, by and large, as a translation of the assumptions or the premises put before us at the beginning of the original paper. And I see it not so much as a new policy as a refinement of the present policy. I believe that experience has shown that the present policy has, by and large, worked reasonably well for Canada, when you consider the condition of the Canadian aviation industry and the standards of aviation service brought to the Canadian communities of the size they are.

Therefore, given that the policy has, by and large, stood the test of time, I see a new policy paper as a refinement, and therefore the comments I would have to it are, by and large, refinement.

Mr. Ellis: One of the things I noticed in your presentation was that you are quite proud of the fact that you have

[Traduction]

lières multinationales qui ne veulent pas être réglementées, elles aussi prétendent que l'avantage du consommateur réside dans le service. J'ai du mal à voir en quoi le bidon d'huile d'une compagnie rend plus de services que le bidon d'huile d'une autre. Il se trouve que votre bidon d'huile est un avion. En quoi un avion peut-il donner plus de service qu'un autre sur une ligne comme Montréal-Toronto? Si vous parlez de la région atlantique, c'est une autre histoire.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, j'aime à croire que les gens veulent voler sur Air Canada entre Montréal et Toronto, parce que nous donnons effectivement le meilleur service, mais cela ne signifie pas que les autres transporteurs n'offraient pas également un bon service. Il y a beaucoup d'aspects dont il faut tenir compte sur cette ligne. Nous sommes la compagnie dominante sur cette ligne, avec notre vol Rapidair, qui arrive au terminal 2 de Toronto et les autres compagnies n'y vont pas. Nous sommes présents en force et j'espère que notre service est aussi bon ou meilleur que celui des autres—non parce que nos avions sont différents, mais peut-être parce que notre personnel est différent.

Le président: D'accord. Le prochain intervenant est M. Ellis.

M. Ellis: Je vous remercie, monsieur le président.

Comme tous ceux qui ont posé des questions à M. Taylor avant moi, j'ai une longue liste de choses à demander et je ne sais pas très bien par où commencer. Je voudrais d'abord féliciter M. Taylor de son mémoire extrêmement bien fait. Il nous a donné, de cette façon, l'occasion de poser beaucoup de questions.

Monsieur Taylor, vous semblez satisfait dans l'ensemble du Livre blanc, à quelques petites exceptions près. Vous n'auriez apporté que très peu de changements si vous l'aviez rédigé vous même. N'est-ce pas vrai?

M. C.I. Taylor: Je tiens à faire savoir à M. Ellis et au comité que je ne l'ai pas rédigé, même si la presse devrait prétendre le contraire. Comme j'ai essayé de le dire dans mon intervention du début, je considère ce document, dans l'ensemble, comme adaptation des prémisses qui ont été posées à l'origine. Je ne considère pas tant qu'il s'agit d'une nouvelle politique, que d'une adaptation de l'ancienne. L'expérience nous a montré que, de façon générale, l'ancienne politique a donné des résultats raisonnablement bons au Canada si l'on regarde l'ensemble du secteur des transports aériens et le niveau de service fourni aux localités canadiennes, étant donné leur taille.

Par conséquent, étant donné que cette politique a fait ses preuves dans le temps, le projet actuel ne fait qu'affiner cette dernière et c'est là ma position.

M. Ellis: L'une des choses que j'ai notée dans votre mémoire est que vous paraissiez très fier du fait que vous avez cédé

[Text]

relinquished certain lines to the various carriers. You said you have dropped a number of domestic stations. About how many have you dropped, why have you dropped them, and why have you not dropped such as, say, Halifax to Boston, which EPA would like to take a run at now? You are not serving and they would like to.

• 1640

Mr. C. I. Taylor: First of all, I do not believe the paper indicated that we had dropped a number of stations. We have seen a number of routes transferred where we may still be in the station, for example, London-Toronto to Great Lakes, but we are still in London running a service through London to the west. We have done things like that in terms of Atlantic Canada: we have sort of moved off certain routes with EPA coming on.

In the case of the west, some years ago, of course, we did drop Lethbridge and Time Air went on with Lethbridge. In northern Ontario, Earlton was dropped and Norontair came through Earlton. A number of the routes, or stage lengths, if you will, have been transferred to other carriers, by and large the regional carriers, over time, but the number of stations that we are operating into has not changed greatly—the Earlton, the Bagotville. Bagotville was transferred to Quebec Air; we withdrew from that station. We withdrew from Earlton. We withdrew from Lethbridge. We, by and large, turned the Victoria-Vancouver over to PWA, even though we are still in Victoria to go long haul. We have turned London-Toronto over to Air Ontario now, even though we are still in London to go long haul out of London. In terms of Halifax-Boston, we are operating Halifax-Boston. I understood your comment to say that we were not operating it.

Mr. Ellis: I am not going from a note that I have in front of me, but my memory tells me—maybe Mr. Nowlan can help me—that EPA had applied for Boston-Halifax, Halifax-Boston . . .

The Chairman: Sydney, I think it was.

Mr. Ellis: I beg your pardon, it was Sydney-Boston and the line was held by Air Canada. Air Canada would not relinquish it and, as a result, no one is flying it right now.

Mr. C. I. Taylor: I may stand to be corrected as I explain this one, and I will double-check it during the break and get back to you.

I do not believe there is a Sydney-Boston route named currently in the U.S. bilateral. Sydney is named as a part of another route in the U.S. bilateral, and therefore there would have to be bilateral discussions with the U.S. It is true that I have made a public statement about my view of the Sydney-

[Translation]

certaines lignes aux autres transporteurs. Vous avez dit que vous aviez abandonné la desserte canadienne. Combien, et pourquoi l'avez-vous fait et également pourquoi n'avez-vous pas abandonné la ligne Halifax-Boston, que souhaiterait desservir la compagnie EPA?

M. C.I. Taylor: En premier lieu, je ne crois pas que nous disions dans notre mémoire que nous avons abandonné la desserte de certaines villes canadiennes. Certaines de nos lignes ont été changées mais nous continuons de desservir ces villes, c'est le cas de London-Toronto à destination de Great Lakes, nous n'avons pas abandonné London puisque nous avons des vols qui passent par London à destination de l'Ouest du pays. C'est également la même chose dans les provinces atlantiques, nous avons redistribué certaines lignes avec la venue de la compagnie EPA.

En ce qui concerne l'Ouest, il y a quelques années nous avons abandonné la desserte de Lethbridge que Time Air a reprise. Dans le Nord de l'Ontario, nous avons mis fin à nos services à destination de Earlton au profit de Norontair. D'autres lignes, ou parcours si vous préférez, ont été abandonnés au profit d'autres transporteurs, la plupart des transporteurs régionaux mais le nombre de villes desservies au Canada où nous sommes présents n'a pas beaucoup changé - Earlton, Bagotville. Nous avons abandonné la desserte de Bagotville qui est maintenant assurée par Québecair. Nous nous sommes également retirés de Earlton. Nous nous sommes également retirés de Lethbridge. La navette Vancouver-Victoria est maintenant assurée par PWA, mais nous allons toujours à Victoria dans le cadre de nos vols long parcours. C'est la même chose pour le vol London-Toronto qui est maintenant assuré par Air Ontario mais par contre nous sommes toujours présents à London où nous assurons à partir de cette ville des vols long courrier. En ce qui a trait Halifax-Boston, c'est une de nos lignes. Je sais ce que vous voulez dire lorsque vous dites que nous n'assurons pas ces vols.

M. Ellis: Je ne me base pas sur des notes mais ma mémoire me dit—et peut-être M. Nowlan pourrait-il m'aider à ce sujet—que la compagnie EPA avait demandé le vol Boston-Halifax et Halifax-Boston . . .

Le président: Je crois que c'était Sydney.

M. Ellis: Excusez-moi, c'était Sydney-Boston et la desserte était assurée par Air Canada. Air Canada ne voulait pas abandonner ce vol et en conséquence, cette desserte n'est pas assurée pour l'instant.

M. C.I. Taylor: Peut-être au risque de faire erreur je vais vous donner quelques explications mais je vais vérifier pendant la pause et ensuite je vous dirai quoi.

Je ne crois pas qu'il y ait une ligne Sydney-Boston entre le Canada et les États-Unis. La desserte de Sydney fait partie d'une autre ligne et en conséquence, pour que la ligne Sydney-Boston existe, il faudrait que nous en discussions avec les États-Unis. Il est vrai que publiquement j'ai fait part de mon

[Texte]

Boston route, and that is that one of the reasons why EPA wanted to get in it was to take Canadian traffic into Boston to go to Florida via Boston. My attitude is that in the bilateral if there is a market from that area of the world to Florida, it should be a Canadian carrier, and not Canadian carriers dumping the traffic across the border into Boston so the U.S. carriers can get the advantage. We have seen far too much of that in the Canada-U.S. bilateral to the detriment of all Canadian carriers. Therefore, I did not want to see another carrier dumping traffic into Boston simply so that Delta could pick it up and take it on to Florida; in the bilateral negotiations if there is a market for a route to Florida from Atlantic Canada, it ought to be a new route to Florida and not to Boston.

Mr. Ellis: If you are considering just profitability, how many domestic routes would you . . . Let me go back, first of all, to one part of my question that you did not answer, probably because I threw it at you much too quickly. Why did you drop those routes that you have just enunciated?

Mr. C. I. Taylor: For a great many reasons, almost all of them different, I suppose. If you look at routes like Earlton, the market was so small in Earlton for the size of airplane, as we built up from DC-3s, to Viscounts, to DC-9s, the market was just so small in those areas that it would be a question of either not being served at all or being served by a carrier with smaller equipment. It was far better, in our view—and we have not withdrawn, I do not believe, from any route until we were satisfied, and I think this is a responsibility of the company, that another carrier was going to take over that route and serve that community. Because Earlton was so small that we could not serve it adequately with the size of the equipment we had, therefore, it became a part of the Norontair network.

Lethbridge was very much the same situation; Time Air began serving it with Twin Otters, I think, originally, and then with the Skyvans. To some extent, the London, Ontario example was a variation of that theme, in that London, because of its adjacent distance to Toronto and to Malton airport—it is only 100 and, whatever it is, miles—and London because of its adjacent distance to Toronto and to Malton Airport—it is only a hundred miles—and because London produces a lot of traffic, what it needed was frequency of service to connect with the multiplicity of services out of Toronto going to all of the various destinations—Winnipeg, Regina, Calgary, Edmonton and Vancouver—none of which could support a frequency of service through London.

Therefore, again, a smaller aircraft, half the size of the one we were flying, by Great Lakes, could do twice the frequency we could and still serve the same market. So each one was for a somewhat different reason; we moved out of Bagotville

[Traduction]

point de vue au sujet de cette ligne et c'est l'une des raisons pour lesquelles la compagnie EPA voulait obtenir la permission de se rendre à Boston pour acheminer le trafic en provenance du Canada vers la Floride via Boston. Je pense qu'il y a un marché de Sydney vers la Floride, et ce devrait être un seul transporteur canadien et non pas plusieurs qui devraient acheminer le trafic à destination de Boston pour que les transporteurs américains n'aient plus cet avantage. Il y a beaucoup trop d'exemples de ce type entre le Canada et les États-Unis et cela va au détriment des transporteurs canadiens. En conséquence, je ne souhaite pas qu'il y ait un autre transporteur qui déverse un flot de passagers à Boston pour voir Delta en profiter en transportant tous ces passagers en Floride; dans les négociations bilatérales, si l'on admet qu'il y a un marché entre les provinces atlantiques du Canada et la Floride, il faudrait créer une nouvelle ligne destination de la Floride et non pas vers Boston.

M. Ellis: Du seul point de vue de la rentabilité, combien de lignes nationales diriez-vous . . . Permettez-moi premièrement de revenir en arrière sur une partie de ma question à laquelle vous n'avez pas répondu, probablement parce que je l'ai posée trop rapidement. Pourquoi avez-vous abandonné les lignes dont vous venez tout juste de parler?

M. C.I. Taylor: Pour une foule de raisons, presque toutes différentes. Si vous prenez une ligne comme Earlton, le marché est trop exigu à Earlton pour le type d'avion que nous utilisons étant donné que nous sommes passés des DC-3 aux Viscounts et maintenant aux DC-9, le marché n'est donc pas suffisant dans ces régions, la situation étant pour ces lignes soit qu'elles ne soient pas desservies du tout ou encore qu'elles soient desservies par un autre transporteur qui utilise des avions plus petits. C'est de loin préférable, à notre avis, et nous n'avons pas abandonné la desserte d'aucune de ces localités jusqu'à ce que nous ayons eu des assurances qu'un autre transporteur allait reprendre la desserte de ces communautés, c'était à notre sens la responsabilité de la compagnie. Étant donné qu'Air Canada ne pouvait pas rentablement desservir Earlton, compte tenu de nos avions, cette desserte a été prise en charge par la compagnie Norontair.

C'est approximativement ce qui s'est passé pour Lethbridge, Time Air au départ a assuré des vols avec les Twin Otters et ensuite avec les Shyvens. On peut dire dans une certaine mesure que la desserte de London en Ontario est une variation sur un même thème, étant donné que l'aéroport Malton à Toronto se trouve tout près, il n'y a en effet que 100 milles—et également étant donné qu'il y a beaucoup de trafic à London, il fallait beaucoup de vols à destination de Toronto pour permettre aux passagers de prendre une correspondance à destination de Winnipeg, Regina, Calgary, Edmonton et Vancouver étant donné qu'à partir de London il n'aurait pas été possible d'assurer de tels vols fréquemment.

Donc, avec un avion plus petit, moitié moins grand que celui que nous utilisions, par Great Lakes, on pouvait assurer deux fois plus de vols et continuer de desservir le même marché. Les raisons étaient donc différentes dans chaque cas, nous avons

[Text]

because Quebecair was in there and, again, it was a market which was not large enough for two carriers. We withdrew so that Quebecair could survive in that market.

• 1645

Mr. Ellis: Basically—

The Chairman: Two minutes, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. Basically, it was a matter of profitability on all of them. By and large, it was a matter of your not having the small equipment and it would not be profitable to run a nine in or a Convair could go or sky—

Mr. Taylor: I would like, if you would permit me, Mr. Ellis, to suggest that it was two things. First and foremost it was a question of looking at the level of service the community ought to have, and we could not provide it except at a very excessive cost. Other people could provide it at a better cost.

Mr. Ellis: So it is profitability no matter which way you slice it. Are there any other routes in the domestic market which you will be thinking about divesting yourself of now for the same reason? I will not ask you to tell me specifically that you are going to drop Sudbury or something like that. But do you have an ongoing look at these, and would local or regional carriers anticipate picking up some of your routes in the next few years?

Mr. C.I. Taylor: Through the chair, we monitor this. We look at it continually on the basis of what is happening to the individual markets; how they are growing; whether the communities are expanding because of industrial development, or shrinking because of the lack of it. We try to come to a judgment decision on that basis. We are not contemplating any at the moment but that is not to say that over time we may not contemplate some more. But if you ask me if I am going to make any changes in the next schedule we are publishing, the answer is no.

The Chairman: Final question, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Okay, Mr. Chairman. Again, I have such a lot of questions here, but I guess on that sameline, if you are not going to drop any or do not see dropping any right now, if the practice is to give the communities the service they need or the size of aircraft they need and you are capable of it, why are you so concerned about the nationals being kept out of the area north of 60, since very, very few of your aircraft, and the manner in which you operate, would really be satisfactory north of 60?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, I would like to make one addition to my answer to the question. It just occurred to me that another route we have turned over, not in terms of abandoning, was the Mirabel-Ottawa route to Firstair, and there again, it was because they could offer a better service than we did.

[Translation]

abandonné Bagotville parce que Québecair y était et que le marché pouvait absorber deux transporteurs.

M. Ellis: Fondamentalement . . .

Le président: Il vous reste deux minutes monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci monsieur le président. Fondamentalement disais-je pour toutes ces lignes, cela revient à une question de rentabilité. Dans l'ensemble, vous n'aviez pas de petits avions et il n'aurait donc pas été rentable d'exploiter sur ces lignes un DC-9 ou un Convair . . .

M. Taylor: Si vous me le permettez monsieur Ellis, je voudrais dire qu'il y a à cela deux raisons. Premièrement et raison la plus importante il s'agissait de bien évaluer les services à fournir à ces communautés, services que nous ne pouvions pas fournir sinon à des coûts prohibitifs. D'autres compagnies pouvaient le faire moins cher.

M. Ellis: Peu importe la façon de retourner la question, cela reste une question de rentabilité. Y a-t-il d'autres lignes intérieures au Canada que vous pensez abandonner pour les mêmes raisons? Je ne vous demanderai pas de me dire que Vous allez abandonner par exemple la desserte de Sudbury mais est-ce que vous étudiez la question et certains transporteurs régionaux ou locaux vont-ils reprendre certaines de vos lignes dans les années à venir?

M. C.I. Taylor: Nous étudions la question. Nous étudions en permanence l'évolution et la croissance de chaque marché; ainsi nous regardons si certaines communautés prennent de l'expansion à cause du développement industriel ou si certaines régions meurent dans le cas contraire. Et nous essayons de prendre les décisions en conséquence. Pour l'instant, nous ne prévoyons abandonner aucune ligne mais cela ne veut pas dire que dans un certain temps les choses ne changent pas. Si vous me demandez si je vais modifier le prochain horaire de vol d'Air Canada que nous allons publier, je vous dirais que non.

Le président: Une dernière question monsieur Ellis.

M. Ellis: Très bien monsieur le président. J'aurais encore beaucoup de questions analogues à poser, si ne prévoyez pas abandonner certaines lignes maintenant, si vous voulez continuer de fournir à ces communautés les services dont elles ont besoin avec des appareils appropriés ce que vous pouvez parfaitement faire, pourquoi dans ce cas pourquoi souhaiteriez-vous que les transporteurs nationaux puissent desservir la région qui se trouve au nord du 60^e parallèle étant donné que vos opérations ainsi que les avions que vous utilisez ne vous permettraient pas de le faire de façon rentable dans cette région?

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, je voudrais ajouter quelque chose à la réponse que j'ai donnée à cette question. Je viens tout juste de me souvenir qu'il y a une autre ligne que nous avons cédée, sans l'abandonner, il s'agit de Mirabel-Ottawa que nous avons cédée à Firstair et une fois de plus c'est parce que cette compagnie pouvait assurer un meilleur service que nous.

[Texte]

Mr. Ellis: Nobody wants to fly to Mirabel anyway, do they? Let us face it.

The Chairman: Let us not get into that one on this reference.

Mr. C.I. Taylor: For John Creighton's sake I hope a few people fly.

Mr. Ellis: Only because they have to.

Mr. C.I. Taylor: Yes. I am sorry, coming back . . .

Mr. Ellis: North of 60.

Mr. C.I. Taylor: North of 60. I suppose it is a bit of an emotional thing about where I personally think Canada is going in the next 25 years. If you look at Canada totally, this was the one area from which the two national carriers were being excluded. I have no plans, as I think I said in the brief, with Air Canada to serve north of 60, but who is to say what the development may be over time in that area. At the moment, north of 60 is served by a kind of vertical set of services which then become horizontal through it, rather than diagonally across from the eastern part of Canada into the northwest north of 60, or from the western part of Canada south of 60 to the north. If you think of that type of a route, then the kind of airplanes the two national carriers have would be the type of airplanes that could be used north of 60. So I was simply making the point that given that I have great faith in what may happen north of 60, even though there were no plans to do anything, I just did not want to see us excluded from it.

• 1650

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I have no further questions, but it seems to me Mr. Engle made a point of Northwest actually doing that diagonal route now, quite successfully.

Mr. C.I. Taylor: Yes, and I think that is the sort of thing that is to come, probably.

The Chairman: Thank you.

I am going to call on Mr. Campbell. Following his questioning, we will take a brief recess.

Mr. Campbell, please.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

It is a pleasure to see the President of Air Canada before us once again. I tend to agree wholeheartedly with what he has been saying.

Coming back—we tend to stray—to me, it is irrelevant. The domestic air policy we are refining implicates the local and the regional and the national carrier. Basically, from all the testimony that I have heard and that I have discussed, we in Canada are pretty damn well served. Of course the local carriers, from the tiny one-propeller Otter or whatever it is to the guy who has half a dozen of them and wants to grow and wants to become regional—the regional presidents I have

[Traduction]

M. Ellis: Personne ne veut aller à Mirabel de toute façon! Il faut reconnaître les faits.

Le président: Ne parlons pas de cela.

M. C.I. Taylor: J'espère pour John Creighton que ce n'est pas vrai.

M. Ellis: Seuls les gens qui sont obligés d'aller à Mirabel y vont.

M. C.I. Taylor: Oui. Excusez-moi pour en revenir . . .

M. Ellis: Au nord du 60^e parallèle.

M. C.I. Taylor: Au nord du 60^e parallèle. À mon avis c'est une question délicate et je ne peux vous donner que mon avis au sujet de l'évolution du Canada au cours des 25 prochaines années. Si l'on prend en considération l'ensemble du territoire, c'est la seule région où les transporteurs nationaux sont exclus. Comme je crois l'avoir dit dans mon mémoire, Air Canada ne prévoit pas desservir la région située au nord du 60^e parallèle mais qui peut prévoir ce qui va se passer dans un certain temps. Pour l'instant, cette région est desservie par des vols en provenance du sud mais qui poursuivent ensuite est-ouest dans la région plutôt que de passer en diagonale de l'Est du Canada vers Nord-ouest au nord du 60^e parallèle ou de l'Ouest du Canada au sud du 60^e parallèle, vers le nord. Compte tenu des routes en cause, les deux transporteurs nationaux ont-ils les avions appropriés pour se rendre au nord du 60^e parallèle. Tout ce que je dis c'est que je crois beaucoup au développement de la région située au Nord du 60^e parallèle et même si nous n'avons aucune intention de nous rendre là-bas, je ne voudrais pas pour autant que les portes nous soient fermées.

M. Ellis: Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions à poser mais il me semble que M. Engle a dit que la compagnie Northwest assure la desserte diagonale à l'heure actuelle avec de bons résultats.

M. C.I. Taylor: Oui et je crois que c'est le type de chose qui va arriver probablement.

Le président: Merci.

Je vais demander à M. Campbell de prendre la parole après lui nous lèverons la séance quelques minutes.

Monsieur Campbell, vous avez la parole.

M. Campbell (LaSalle): Merci monsieur le président.

C'est avec plaisir que nous retrouvons le président d'Air Canada et pour ma part je suis complètement d'accord avec ce qu'il a dit.

Pour en revenir à ce que je disais—nous avons tendance à digresser—cela n'a rien à voir. Le projet gouvernemental que nous étudions touche tous les transporteurs au Canada. Au fond, tous les témoins que j'ai écoutés et avec lesquels j'ai discuté semblent dire que le Canada est passablement bien desservi. Bien entendu, les transporteurs locaux, des plus petits utilisant des Otter monomoteurs, au plus important qui en exploite toute une flotte et qui souhaite prendre de l'expansion

[Text]

talked to naturally want to become national. The charter carriers, the major ones, also want to become our national airlines, and the others would like to get a part of the pie as well. And I know that is just not viable.

Our basic decision, I think, Mr. Chairman, to Mr. Taylor, is to maintain the best possible service to our clients.

Just to deviate a bit about de-regulation, we have seen it in the States, and here it would be simply disastrous. It would probably benefit the public, as Mr. Taylor has quoted, but it would certainly put a lot of people out of business. The price wars provide the same results: the client gets the benefit and then he ends up squawking because the airlines are out of business or provide lousy aircraft and service; and we have seen a lot of that.

We have a division to make or to restructure. PWA, from their comments, are happy as hell. Most of the other regional carriers—EPA—basically are happy. They want to expand, but I think within their market now they are in a profitable situation. Their beef, of course, is Air Canada imposing on some of the routes which they could make a buck on within the Atlantic provinces, and I think that is simply a question of imposing on Air Canada maybe to negotiate on a fairer basis with them to make them viable and make them continue to be viable without harnessing Air Canada.

Nordair—you are probably well aware of this, Mr. Taylor, because of your officials reporting back—Nordair is quite satisfied. Québecair is squawking. I think between Nordair and Québecair, to solve their problem, they should get down together and maybe amalgamate, and that would solve their problem. That one other company, whatever they call it, whatever they want, would be satisfied.

We are in a period of recession. We have a low population. We have a restrictive market. And englobed in all that, we are well serviced. If we were to maintain our structures as is, with a little co-operation with CP—and most of them, if I might just interject right here, have said—and the public, those I have discussed it with, and various organizations, say we are very well served with CP and Air Canada. After all, Air Canada is our national airline, and if you have the inside track, that is the way it should be.

• 1655

So with the two national airlines and the set-up at the local and the regional levels, with a bit of tête-à-tête—in your unbiased opinion—generally, would that solve the problem? I have not gone into the Wardair episode simply because they are an outsider that has grown considerably, as you said, with

[Translation]

et devenir transporteur régional—les responsables des transporteurs régionaux auxquels j'ai parlé veulent devenir transporteur national. Les compagnies d'affrètement, à tout le moins les plus importantes, veulent également accéder au statut de compagnie aérienne nationale et les autres voudraient également se payer une part du gâteau. Cela n'est pas viable.

Au fond monsieur le président je dirais à M. Taylor que notre principal souci doit être de fournir les meilleurs services à nos clients.

Disons quelques mots de la déréglementation nous voyons les résultats qu'elle a donnés aux États-Unis et ici les résultats qu'elle donnerait seraient purement et simplement désastreux. Le public bénéficierait probablement d'une industrie déréglementée comme M. Taylor l'a dit mais également beaucoup de petits transporteurs feraient faillite. La guerre des prix donne les mêmes résultats: c'est le client qui en profite mais finalement il en subit le contre-coup parce que les compagnies aériennes font faillite ou mettent en service des avions en mauvais état, fournissent de mauvais services, situation que nous ne connaissons que trop.

Nous devons diviser le territoire en régions ou restructurer. La compagnie Pacific Western Airlines, d'après ce qu'elle nous a dit ne trouve absolument rien à redire. La plupart des autres transporteurs régionaux—EPA—sont heureux eux aussi. Tous souhaitent prendre de l'envergure mais je crois que au sein du marché qu'ils exploitent à l'heure actuelle ils fassent des affaires. Ce qu'ils trouvent moins drôle c'est qu'Air Canada assure certains vols qu'ils pourraient assurer de façon profitable dans les provinces Atlantiques et il faudrait peut-être imposer à Air Canada de négocier de façon plus équitable avec eux afin qu'ils continuent d'être rentable sans juguler Air Canada.

Nordair—vous le savez certainement monsieur Taylor vos officiels vous l'auront dit—Nordair est tout à fait satisfait. Par contre Québecair se plaint. Pour trouver une solution à leurs problèmes communs, Nordair et Québecair devraient peut-être joindre leurs efforts, fusionner, ce serait une solution. Cette autre compagnie peu importe comment elle pourrait s'appeler ferait de bonnes affaires.

Nous sommes en période de récession. La population diminue. Le marché est restreint. Mais indépendamment de tout cela, nous sommes bien servis. Si nous décidions de ne rien changer à nos réseaux, et si CP collaborait un peu—la plupart des compagnies me l'ont dit—ainsi que les représentants du public et ceux de différentes organisations avec lesquelles j'ai discuté, Air Canada et CP Air fournissent de bons services. Après tout, Air Canada est notre compagnie nationale et si elle a certains avantages c'est tout à fait normal.

Pensez-vous ainsi qu'avec les deux compagnies nationales et la structure proposée aux niveaux local et régional, cela résoudrait le problème? Je n'ai pas parlé du cas Wardair simplement parce que c'est un *outsider* qui s'est développé considérablement, comme vous l'avez dit, en assurant des vols nolisés

[Texte]

the realization that they were a charter airline, basically international—that is where they are making their money. I do not see that they have any input on the national level. We have two superb carriers and when our population grows to 100 million people or 75 million people then we can start negotiating additional national carriers within Canada.

I would just like your general views, Mr. Taylor, on the general operations, if there is any malaise where you see we might bring in any corrective measures.

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: Through you, Mr. Chairman, to Mr. Campbell. The position that we took in our brief and that I have tried to underline, I think, is that we believe the present structure generally of the two national carriers, the four regional carriers, the structure of local service—third level or whatever one wants to call them—has by and large given Canada a good aviation framework.

We have made some suggestions in the proposal about some of the continued—you call them restrictions—on the policy. We have suggested, for example, that the local carriers should not be excluded from operating the kind of equipment that they want to operate. We do not think you can really prescribe that some should operate jets, some non-jet engines. We think if the roles can be properly defined that airline managements will buy the right kinds of airplanes. We also know how difficult it is to force, from a regulatory point of view, on any airline the kind of equipment it should buy. So our position was that if the roles are properly clarified and defined, then the airline managements will by and large buy the right kinds of airplanes.

Again, there were some restrictions put on the national carriers that they should not have aircraft below Class F, I think it was, and we have said simply that you should not put restrictions of aircraft on any of us. Who knows, we may want to get a small airplane some day to do a specific task that is given to us to do. We also said we do not think you should exclude other carriers from operating jet airplanes.

So our position is that the framework is basically sound with two national carriers, Wardair as the charter carrier, the four regional carriers and the local service carriers and that it is refinements of that basic structure that we ought to be devoting our energies to and not trying to upset the whole structure.

Mr. Campbell (LaSalle): Just going back to the local carrier, you say there should be no regulation on the type of aircraft that they purchase. You know very well that in the past some airlines have purchased equipment that did not serve the purpose and then come to us and said they require a subsidy.

I guess it is just a growing malaise or the supposition that if we have that kind of aircraft then we are going to convince somebody that we should have a longer route. Maybe without de-regulating that it should be looked at a little more closely, because we know the types of routes that they are involved in

[Traduction]

internationaux. Je ne pense pas que cette société puisse avoir un rôle au niveau national. Nous avons déjà deux compagnies nationales et, lorsque notre population aura atteint 100 millions ou même 75 millions d'habitants, on pourra peut-être envisager de créer d'autres compagnies nationales.

J'aimerais savoir ce que vous pensez, monsieur Taylor, des activités en général et, s'il y a un malaise, comment nous pourrions le dissiper.

Le président: Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Conformément à ce que dit notre mémoire, j'ai essayé de vous dire tout à l'heure que, dans l'ensemble, la structure actuelle qui prévoit trois paliers, à savoir les deux compagnies nationales, les quatre compagnies régionales et ensuite les services locaux, a permis de donner au Canada un bon système de transports aériens.

Nous avons fait certaines suggestions au sujet de la proposition relative aux restrictions. Nous avons ainsi proposé que les compagnies locales puissent utiliser les équipements qu'elles veulent. En effet, nous ne pensons pas qu'il soit vraiment possible d'imposer des avions à réaction à certaines sociétés et de l'interdire à d'autres. À notre avis, si le rôle de chaque compagnie est bien défini, leur direction saura choisir les appareils adéquats. Nous savons aussi combien il est difficile d'imposer, par voie de règlement, l'utilisation de tel ou tel équipement à une compagnie. Nous estimons donc que, si les rôles sont clairement définis, la direction de chaque compagnie saura choisir le type d'appareils qui lui convient.

Il est également proposé que les compagnies nationales n'utilisent pas d'appareils inférieurs à la classe F et, à notre avis, c'est injustifié. En effet, on ne sait jamais, il se peut qu'un jour nous ayons besoin d'un petit appareil pour accomplir une mission particulière. Nous avons également dit que l'on ne devrait pas interdire à d'autres compagnies d'utiliser des avions à réaction.

Dans l'ensemble, nous estimons donc que la structure actuelle est bonne, avec deux compagnies nationales, une compagnie de vols nolisés, c'est-à-dire Wardair, les quatre compagnies régionales et les transporteurs locaux. Il serait préférable de consacrer nos énergies à perfectionner la structure de base plutôt que d'essayer de tout chambouler.

M. Campbell (LaSalle): Pour en revenir aux compagnies locales, vous estimez qu'on ne devrait pas réglementer le type d'appareils qu'elles achètent. Vous savez pourtant très bien que, dans le passé, certaines de ces compagnies ont acheté des appareils qui ne correspondaient pas à leurs objectifs et qu'elles sont ensuite venues nous demander une subvention.

Je suppose qu'elles s'imaginaient que, une fois cet appareil acheté, il leur serait plus facile de convaincre les autorités responsables qu'il fallait leur donner des routes plus longues. Au lieu de déréglementer ce secteur, je pense qu'il faudrait le surveiller d'un peu plus près car si une société desservant la

[Text]

and if you are going from Montreal to Chicoutimi and the company buys a 747 he has to have something else in mind.

We are going to Winnipeg at the moment and of course we want to go to Calgary, but if we stay in the Winnipeg area we have three carriers and their only beef, as I mentioned before, is that Air Canada seems to be the only stumbling block in obtaining They have most of their routes are not viable, but they would like to acquire routes that are, and they are saying that maybe instead of Air Canada flying three times or four times a week to Halifax if they only flew twice or once this would give them a break; but they are not prepared to discuss or to negotiate with us.

• 1700

Have you had negotiations with, say, EP Air? Has their executive staff been pleased with the results?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, we have constant dialogue, I believe, and fairly fruitful dialogue with all the regional carriers. There is a bit of a dichotomy here, in a sense, that on the one hand they are saying there should be less regulation for them, and on the other hand that there perhaps should be regulation on Air Canada.

I believe the facts of the matter are that carriers like EPA have evolved through a very good working relationship with the national carriers, to the point that, I believe, they are making statements that they are probably the most profitable airline in Canada today. They must be benefiting from their relationship with the national carrier in that region.

I have suggested in my comments that I could not see us being legislated into a controlled position by saying that we have to only operate a certain amount of capacity to allow other people to operate unlimited capacity. That, to me, is unacceptable. I believe the market is there, and if the two of us are licenced on the market, we will find a way to serve the market. I would like to think that the management of EPA—or any of the other regionals—are responsible people, and I believe our management are as well, and we will neither mount wasteful capacity, nor will we put ourselves in a position where the other one is basically disenfranchised. I believe there has been a profitable dialogue between the regional carriers, the local service carriers and Air Canada.

The Chairman: Final question, Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): So what you are telling me then—is if the basic policy remains the same with a slight refinement—is that our Canadian people would be well serviced; and, price-wise, we know damn well that if you do operate the charter on half the seats and the regular economy fare on the other half of the seats, your position has to be viable. So if we continue to allow you to do that, and brought in no additional competition, fares would remain competitive to any other airline, whether it be in Canada or the United States, on a similar basis.

[Translation]

ligne Montréal-Chicoutimi décide d'acheter un 747, on peut être sûr qu'elle a quelque chose d'autre derrière la tête.

Une compagnie locale va nous dire qu'elle dessert Winnipeg pour le moment mais qu'elle aimerait bien desservir Calgary car, si elle se limite à la région de Winnipeg, il y a déjà trois compagnies, et Air Canada semble être le seul obstacle . . . La plupart de leurs lignes ne sont pas rentables et elles voudraient bien en obtenir d'autres qui le soient; ainsi, elles vont vous proposer que Air Canada, au lieu d'assurer trois ou quatre vols par semaine à Halifax, n'en assure que un ou deux, ce qui leur donnerait une chance. Mais elles ne sont pas prêtes à discuter ou à négocier avec nous.

Avez-vous négocié avec EP Air, par exemple? La direction de cette société a-t-elle été satisfaite des résultats?

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, nous entretenons un dialogue constant et assez fructueux avec toutes les compagnies régionales. Elles jouent un peu sur les deux tableaux en ce sens que, d'une part, elles veulent être moins réglementées et que, d'autre part elles voudraient que Air Canada soit davantage réglementée.

A mon avis, des compagnies comme EPA ont réussi à établir d'excellentes relations de travail avec les compagnies nationales, à tel point que cette société peut affirmer aujourd'hui qu'elle est sans doute la compagnie aérienne la plus rentable au Canada, à l'heure actuelle. C'est sans doute grâce aux relations qu'elle a établies avec la compagnie nationale qui dessert cette région.

J'ai dit tout à l'heure qu'il me paraîtrait inconcevable que notre compagnie soit réglementée pour ne fonctionner qu'à un certain pourcentage de sa capacité alors que d'autres compagnies pourraient fonctionner sans aucune limite. A mon avis, ce serait inacceptable. Il y a un marché à desservir et, si nos deux compagnies sont autorisées à le faire, nous nous arrangerons pour le faire. J'ose espérer que la direction de EPA ou de toute autre compagnie régionale est composée de personnes responsables comme l'est notre propre direction, et nous n'avons certainement pas l'intention de gaspiller nos ressources pas plus que nous n'avons l'intention de disqualifier qui que ce soit. Je pense qu'un dialogue constructif s'est instauré entre les compagnies régionales, les compagnies locales et Air Canada.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Vous prétendez donc que le peuple canadien sera bien desservi si nous conservons la même politique, avec quelques améliorations mineures. Au niveau des prix, nous savons parfaitement bien que si vous offrez des tarifs de vols nolisés pour la moitié des places et le tarif économique ordinaire pour l'autre moitié, vos opérations seront fatalement rentables. Donc, si nous vous permettions de continuer ainsi, et que nous n'autorisions l'arrivée d'aucun autre concurrent, vos tarifs resteraient compétitifs par rapport à ceux de n'importe quelles autres compagnies que ce soit au Canada ou aux États-Unis, dans les mêmes circonstances.

[Texte]

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, I am not suggesting that there will not be more competition than currently exists. As markets change and expand, and as carriers see their way in the market... I have no idea what PWA will do in the Calgary-Vancouver market next summer; I presume they may increase their capacity or not. So, there is room within the present structure for increased competition. In other words, staying with the present policy does not mean that there is no room for more competition than exists today. The present structure provides, in its present state, for more competition within the framework of the Canadian policy.

So what I am trying to suggest to the committee is this: basically Air Canada has a good aviation network for the size of the communities in this country; we will evolve that policy over time; and the carriers are growing and, by and large, prospering in that market. Therefore let us try to improve on it without destroying it.

Mr. Campbell (LaSalle): With the present carriers, without any new carriers coming into the picture... With our present carriers, we allow them to do the expansion within the country; and no new carriers.

Mr. C.I. Taylor: Yes, I have suggested that two nationals and four regionals and the locals are there. I have not gone into great depth on the local problem, because I know that you had those people before you a couple of days ago.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell.

Our next questioner will be Mr. Siddon, after we have had a short break. We will reconvene at 5:10 o'clock.

• 1705

• 1712

The Chairman: Order, please.

Before we resume questioning, I want to return to something that Mr. Deniger mentioned. I am sure I speak for all members of the committee when I offer the committee's congratulations to Air Canada for its receipt of the Air Transport World Technical Management Award. I think that is something all of us as Canadians can be very proud of and I hope, if Air Canada does not win it next year, it will be one of the other Canadian carriers.

Mr. C.I. Taylor: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Siddon, please.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, I am sorry I missed your introductory remarks; there was a bit of a ruckus in the house for some unusual reason. I did want to begin by saying that I think, as perhaps other members have already said, that your service as the President and Chief

[Traduction]

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, je ne prétends pas qu'il n'y aura pas plus de concurrence qu'actuellement. Au fur et à mesure que les marchés évoluent et que d'autres compagnies se créent... par exemple, je n'ai aucune idée de ce que va faire PWA sur le marché de Calgary-Vancouver l'été prochain; il se peut que cette compagnie augmente sa capacité, mais il se peut aussi qu'elle ne le fasse pas. Donc, la structure actuelle pourra absorber une concurrence accrue. En d'autres termes, si on conserve la politique actuelle, cela ne signifie pas que la concurrence n'augmentera pas. En fait, la structure actuelle prévoit une concurrence accrue dans le cadre de la politique canadienne.

En résumé, je tiens à vous dire que, dans l'ensemble Air Canada dispose d'un bon réseau de lignes aériennes compte tenu de la taille des localités à desservir au Canada. La politique évoluera avec le temps et les compagnies aériennes se développeront et prospéreront grâce à l'augmentation de la demande. En conséquence, essayons d'améliorer le système sans le détruire complètement.

M. Campbell (LaSalle): Donc, selon vous, il faudrait conserver les compagnies actuelles, sans autoriser l'arrivée de nouvelles... les compagnies actuelles pourraient donc se développer en toute liberté au Canada, mais pas de nouvelles compagnies.

M. C.I. Taylor: Oui, et j'ai déjà dit que nous avons déjà deux compagnies nationales, quatre compagnies régionales et les compagnies locales. Je n'ai pas beaucoup parlé des compagnies locales car je sais que vous avez entendu des représentants de ce secteur il y a quelques jours.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Campbell.

Avant de donner la parole à M. Siddon, nous allons faire une courte pause. Nous nous retrouverons à 17h10.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Avant de reprendre les questions, j'aimerais revenir sur une remarque de M. Deniger. Au nom de tous les membres du comité, j'aimerais féliciter Air Canada d'avoir été le lauréat de la *Air Transport World Technical Management Award*. Je pense que tous les Canadiens peuvent en être fiers et j'espère que, si Air Canada ne regagne pas cette récompense l'année prochaine, ce sera une autre compagnie aérienne canadienne.

M. C.I. Taylor: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Siddon, vous avez la parole.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Monsieur Taylor, je suis désolé d'avoir raté vos remarques préliminaires. Il y avait un peu de bagarre en Chambre pour des raisons assez bizarres. J'aimerais commencer par vous dire, et je me fais sans doute l'écho d'autres députés, que la tâche dont vous vous

[Text]

Executive Officer of Air Canada has certainly been marked with a considerable record of success, and many of us like to feel that at heart you must be a free enterpriser because you really do have an eye to making the airline operate efficiently. Therefore, any comments or questions I raise—

Mr. Nowlan: Explain, explain!

Mr. Ellis: Start with a compliment.

Mr. Siddon: I will start with a compliment—will more properly pertain to the policies with which you have been burdened, policies which have evolved over a period of time and which Air Canada, to my surprise, has defended most vigorously in this document in spite of a considerable and growing body of opinion to the contrary.

First of all, Mr. Chairman, to Mr. Taylor, it was my understanding that Air Canada was established to serve the national interest, to serve those remote areas of Canada, those marginal communities where private-sector airlines were not expected to be able to provide a service on a cost-effective basis. That would have suggested that Air Canada would even this day, if subsidy be required, be serving the far-flung communities in the north and along our coastal areas, allowing the private sector much greater access than they currently enjoy, to what we might call some of the gravy routes, the more lucrative ones, such as those between Toronto and Montreal, for example, and the other heavily-travelled corridors.

• 1715

It seems that the one-way door policy we have been hearing about has been operating in the wrong direction and that this proposal, this white paper on a long-range policy for the airlines, would continue to perpetuate the one-way door policy operating in the wrong direction.

This would allow the state-sanctioned monopoly or near-monopoly, of which Air Canada is an example—for there are two kinds of monopolies—this would allow that monopoly to grow, rather than to be shrunk to the advantage of the private sector.

Of course, the argument is given, as Air Canada makes its case so well in its brief, Mr. Chairman, that it is because of the far-flung, sparsely-populated nature of Canada that competition cannot produce the same value for money as economy of scale. Yet, Mr. Chairman, we have several documents, an increasing number, coming before us, which indicate that, in fact, the regional airlines on a privately-operated basis are able to make money quite well, even in Canada.

More particularly, we have some information which we will be receiving formally from Consumer and Corporate Affairs which shows that the intra-state carriers in the United States are operating at fares that are, in some cases, as little as one half the fares per passenger mile of those provided by the Canadian and American trunk carriers, which are subject to federal regulation.

[Translation]

acquittez en temps que président et directeur général d'Air Canada a été marquée de succès considérables; en votre for intérieur, vous devez être un partisan de la libre entreprise car vous savez vraiment y faire pour faire fonctionner votre société de façon efficace. En conséquence, les questions ou commentaires que je vais vous soumettre...

M. Nowlan: Des explications!

M. Ellis: Il commence par un compliment.

M. Siddon: Oui, c'est cela. Mes questions porteront donc davantage sur les politiques qui vous ont été imposées au cours des années et que, à ma grande surprise, Air Canada défend très vigoureusement dans ce document, qui est pourtant très controversé.

Tout d'abord, j'avais l'impression qu'Air Canada avait été créé pour servir l'intérêt national, c'est-à-dire, notamment, les régions reculées du Canada que les compagnies privées ne pourraient pas desservir de façon rentable. Cela signifie, à mon avis, que Air Canada devrait, encore aujourd'hui, même si des subventions lui étaient nécessaires, desservir les localités très éloignées du Nord et de notre littoral, afin de permettre au secteur privé d'accaparer un plus grand nombre de ce qu'on appelle les routes lucratives, comme celles de Toronto et de Montréal ainsi que des couloirs très fréquentés.

Il semble que la politique unilatérale dont nous avons entendu parler a été mal appliquée et que le Livre blanc portant sur une politique à long terme pour les compagnies aériennes ne ferait que la perpétuer.

Or, une telle politique devrait permettre à l'état de renforcer son monopole ou quasimonopole—Air Canada est un exemple, car il existe deux catégories de monopoles—plutôt que de le diminuer et d'avantager le secteur privé.

Bien sûr, monsieur le président, on a prétendu, comme Air Canada l'explique d'ailleurs si bien dans son mémoire que c'est parce que le Canada a une population très éparpillée et très peu dense que la concurrence ne nous permet pas de réaliser des économies d'échelle. Et pourtant, monsieur le président, un nombre croissant de documents dont nous avons été saisis tendent à montrer qu'en fait les compagnies régionales appartenant au secteur privé sont rentables, même au Canada.

Le ministère de la Consommation et des Corporations va nous communiquer des renseignements démontrant que les transporteurs américains chargés d'assurer la liaison entre les différents états pratiquent des tarifs par mille-passager, inférieurs quelques fois de moitié à ceux des grandes compagnies canadiennes et américaines assujetties aux règlements fédéraux.

[Texte]

That would suggest that these smaller, regionalized carriers can operate quite efficiently on a private basis within confined regions. We have other documentation here, supported by the testimony of Mr. Hunter of the combines branch and of Dr. Slater of the Economic Council, to suggest that there is a healthy competitive climate in the United States. I might go so far as to say that is reflected in the fairly buoyant operations of airlines such as Pacific Western, EPA, and other domestic private carriers in Canada.

So the old argument, Mr. Chairman, that the Crown corporation has to operate in areas to provide value for money to the extent that the private sector cannot, just does not seem to apply. In fact, the one-way door policy is really allowing airlines like Air Canada to pick up additional business from the charter sector—and I might include CP Air through the ABC Charters and the like—without giving anything in return to private operators such as Mr. Ward. In other words, Air Canada can pick up more, but Wardair ends up with less, and there is no give and take in the process.

So, I am wondering how Mr. Taylor views this historical concept of Air Canada and its role, in the context of the kind of operations that presently characterize Air Canada, with 20 flights a day between Montreal and Toronto and almost exclusive use of Terminal 2 in Toronto, to the extent that smaller airlines just find it almost impossible, even under an unregulated regime, to put on competitive services. They cannot get into the terminal and, if they put on a flight such as CP Air did not long ago—non-stop service between Ottawa and Vancouver, which was very convenient for some of us—and if they build that service to the point where they are carrying a full-load factor, then Air Canada comes along and slaps on a competitive flight leaving Ottawa 15 minutes earlier and leaving Vancouver a half hour earlier. I consider that, Mr. Chairman, to be predatory.

So, in spite of all the good things we have read in the brief that Mr. Taylor brought before us today, Mr. Chairman, I wonder how he can continue to justify this kind of philosophy with which he has been saddled. It is really an instrument of government policy that Air Canada should become bigger, and the private sector airlines should not be granted a bigger piece of the action. I would like him to deny that policy is reflected in this white paper proposal we have before us.

The Chairman: Mr. Taylor, you are on.

Mr. C.I. Taylor: I may be here until tomorrow.

Mr. Siddon, let me try to touch on the many areas which you have identified. Please, if I miss one in the process, come back to me about it.

First of all, I would like to try to deal with this question of Air Canada's role and with what you refer to as a monopoly which we have had and continue to have in Canadian aviation.

It is true that Air Canada was created for a national purpose. I do not know that it was created to provide services to places where other people would not provide them, except

[Traduction]

Ce qui montre bien que les petits transporteurs régionaux privés peuvent être assez rentables dans certaines régions. D'autres documents que nous avons à notre disposition, étayés d'ailleurs par les témoignages de M. Hunter de la direction des coalitions et de M. Slater du Conseil économique tendent à prouver qu'il existe en fait une concurrence saine aux États-Unis. J'irais même jusqu'à dire qu'on en trouve la preuve dans la prospérité de compagnies privées, *Pacific Western*, EPA et d'autres au Canada.

Donc, monsieur le président, la rengaine voulant qu'une société de la Couronne doit, pour assurer des tarifs raisonnables, desservir des régions d'où sont absentes les compagnies privées, ne semble donc pas tenir debout. En fait, la politique unilatérale qui permet aux compagnies aériennes comme Air Canada de prendre en charge l'excédent de vols nolisés—et j'inclus dans cette catégorie CP Air, par les vols nolisés ABC, etc.—ne rapportent rien aux exploitants de compagnies privées, comme M. Ward. Air Canada assure donc davantage de liaisons, au détriment de Wardair.

J'aimerais donc demander l'opinion de M. Taylor, à propos du rôle d'Air Canada et du fait qu'actuellement, elle organise 20 liaisons par jour entre Montréal et Toronto, ou elle a d'ailleurs l'usage quasi exclusif du terminal numéro 2 à Toronto, à tel point que les compagnies de moindre importance sont quasiment dans l'impossibilité de lui faire concurrence, même avec la déréglementation. Elles n'ont pas accès au terminal et si elles veulent lancer un vol, comme l'a fait CP Air il n'y a pas si longtemps—il s'agissait d'une liaison sans escale entre Ottawa et Vancouver, très utile pour certains d'entre nous—et veulent avoir un coefficient de charge maximum, Air Canada intervient en organisant un vol partant d'Ottawa 15 minutes plus tôt et de Vancouver une demi-heure avant. J'estime, monsieur le président, qu'Air Canada empiète sur notre territoire.

Donc, monsieur le président, en dépit de tous les arguments intéressants que nous avons trouvés dans le mémoire que nous a soumis M. Taylor aujourd'hui, je me demande comment il peut persister à justifier de telles théories. Nous avons affaire, en réalité, à une véritable politique du gouvernement, prévoyant l'expansion des activités d'Air Canada, au détriment des compagnies privées. J'aimerais savoir si M. Taylor serait en mesure de nier que c'est bien là la politique sous-tendant le Livre blanc, dont nous avons été saisis.

Le président: Monsieur Taylor, c'est à vous.

M. C.I. Taylor: Je serai peut-être ici jusqu'à demain.

Monsieur Siddon, je vais essayer d'aborder plusieurs des questions que vous avez évoquées. Si j'en néglige une, veuillez me le signaler.

Tout d'abord, j'aimerais aborder la question du rôle d'Air Canada et du monopole qui nous est et nous a été, selon vous, consenti.

Effectivement, il s'agissait au départ de faire d'Air Canada une compagnie nationale. J'ignore si sa création visait à desservir des localités qui ne l'étaient pas par d'autres compa-

[Text]

on a national basis. When Air Canada was created, it was because the government of the day decided there should be an air service in Canada on a national basis. Air Canada was chosen to build that air service, and it included both the major centres in Canada; in fact, all of the early flights of Trans-Canada Airlines were to the major centres of Canada, not to the remote areas. We were created to provide a national air service across Canada, and that is how we have developed it over time.

• 1720

Now whether or not we are still a monopoly, I would like to take some issue with you on that because, to me, a monopoly is an industry that is totally dominated and controlled, and in which there is no competition.

Mr. Siddon: I used the term "near monopoly", I think, or I meant to.

Mr. C.I. Taylor: We are now of course to the point, where, after the last five years of gradual expansion of the other carriers, in terms of numbers of passengers lifted into the air by commercial airlines we are less than 50 per cent. In terms of the routes that we operate over, virtually all of them, I believe it is something like 85 per cent—the number is mentioned in the brief—in which we have competition.

So even on individual routes, the majority of passengers today have a choice of carrier, and I believe that is good. I have said publicly on many occasions that I would not want to see this country revert to a monopoly carrier situation at all. So, I would take some issue with you that we are even a near monopoly today when we are providing less than 50 per cent of the product that the customer buys in the field in which we are operating.

In terms of some of the individual things that you have mentioned in terms of fares and what the regional carriers have been able to do and what is happening in the U.S., I take considerable issue with many of the reports you have referred to by the data that they used and by the comparisons that are drawn as to what is happening in the U.S. I think one needs to review very carefully what is happening in the U.S. because there are a lot of things happening.

There is a report this morning in the press that the U.S. airlines have had the largest loss in their history in 1981.

Mr. Nowlan: Yes, and Pan Am was the biggest single item of that loss.

The Chairman: Okay, let us have one questioner.

Mr. C.I. Taylor: But I think if you exclude Pan Am from this year and last year, you will find they still had the largest loss in their history.

And if you talk about the interstate carriers, we have been involved with a number of them because a number of them want to buy some of our small airplanes and they have been unable to float issues, they have been unable to raise financing,

[Translation]

gnies. Le gouvernement de l'époque a donc décidé de créer Air Canada dans le but d'assurer un service aérien national. C'est donc Air Canada qui a été choisi pour assurer la liaison aérienne avec les grandes villes de notre pays. En fait, au début, tous les vols de la *Trans-Canada Airlines* desservaient les grandes villes et non pas les localités éloignées. La compagnie a donc été mise sur pied pour assurer un service aérien national dans tout le pays et c'est en fonction de cet objectif que nous avons orienté nos activités, au fil des années.

Vous nous avez accusés de monopole et ici, je vous contredis car selon moi il y a monopole quand un secteur est entièrement placé sous contrôle et que la concurrence en est absente.

M. Siddon: Je crois avoir utilisé l'expression «quasi-monopole».

M. C.I. Taylor: Ces cinq dernières années, on a assisté à un accroissement progressif des activités des autres transporteurs. Aujourd'hui, Air Canada assure moins de 50 p. 100 du volume de passagers transportés par les compagnies commerciales. Pour ce qui est des routes, nous faisons face à la concurrence des autres compagnies sur à peu près 85 p. 100 des vols—le pourcentage est mentionné dans le mémoire.

Donc, même sur des trajets bien particuliers, la majorité des passagers ont aujourd'hui le choix et à mon avis c'est une formule valable. J'ai déclaré publiquement à plusieurs reprises que je n'aimerais pas que l'on en revienne à une situation de monopole. Je m'inscris donc en faux contre votre affirmation. En effet, nous assurons moins de 50 p. 100 du transport de passagers dans notre secteur.

Vous avez évoqué la question des tarifs, des initiatives prises par les transporteurs régionaux et de la situation aux États-Unis. Je ne suis pas d'accord avec bon nombre des rapports que vous avez cités, les chiffres qui y sont utilisés et la comparaison établie avec les États-Unis. Il faudrait étudier attentivement comment la situation y a évolué car beaucoup de choses y ont changé.

D'après un article publié dans les journaux ce matin, les compagnies aériennes américaines ont enregistré le déficit le plus important de leur histoire en 1981.

M. Nowlan: Oui et PanAm en a été la principale victime.

Le président: Un intervenant à la fois, s'il vous plaît.

M. C.I. Taylor: Oui, mais si vous excluez la PanAm des statistiques de cette année et de l'année dernière, vous vous apercevrez qu'il s'agit quand même du déficit le plus considérable enregistré jusqu'à présent.

Nous avons eu des contacts avec un certain nombre de transporteurs assurant la liaison entre les États car plusieurs d'entre eux voulaient nous racheter quelques uns de nos petits avions mais ils ne sont pas parvenus à libérer le capital et

[Texte]

they have been unable to pay for airplanes that they wanted to buy from us. So I simply say to you, Mr. Siddon, that I think one has to be very careful about how one interprets what is happening in the U.S.

In terms of some of the things that you have referred to, if you wish to explore them further I will be glad to. About Terminal 2, we in fact were the only carrier that would move to Terminal 2, nobody else wanted Terminal 2.

Mr. Siddon: Would you move over now if somebody else wanted to move in?

Mr. C.I. Taylor: We moved into it and we made a good terminal out of it because we have taken that commercial attitude, if you will, private enterprise attitude, toward Terminal 2. I do not know whether that is criticism on us or not.

Mr. Nowlan: Have you ever seen another terminal around the world like it?

Mr. Siddon: Are you paying off the debt on it?

Mr. C.I. Taylor: I have seen a lot worse, Mr. Nowlan.

Mr. Deniger: Copenhagen.

An hon. Member: Copenhagen, yes.

Mr. C.I. Taylor: In terms of your reference, Mr. Siddon, to Ottawa-Vancouver, I do not consider that predatory because it happens to me every day by the other guy when you are in a market where you have competition. I think I have as good a competitive team as any airline has and I expect them to respond, and I expect them not to look over their shoulder when they are making their day-to-day decisions in the marketplace.

Mr. Siddon: But Max Ward cannot do it, can he? Why not?

Mr. C.I. Taylor: No, but the fellow that is licensed can. If there is another carrier licenced, then he can do it.

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Siddon.

Mr. C.I. Taylor: I may have missed some of your points.

Mr. Siddon: In terms of the Vancouver-Ottawa service, of course we did find it very convenient and we enjoyed riding in a full aircraft. Now the aircraft are both less than half full. It is easier when you have more aircraft and greater amounts of financial backing to put on an extra aircraft 20 minutes in advance of the other one. Why not put it on 12 hours out of phase so that you would create a greater amount of convenience to all the travelling public and not just try to take their business? That is predatory, Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: If I could, please.

The Chairman: Yes, you can.

[Traduction]

rassembler les fonds nécessaires à l'opération. Donc, Monsieur Siddon, je vous dirai bien simplement qu'il faut interpréter très prudemment la situation aux États-Unis.

Quant aux autres questions auxquelles vous avez fait allusion, je suis tout prêt à les approfondir avec vous si vous le désirez. Pour ce qui est du terminal N° 2, nous avons été le seul transporteur à nous y intéresser.

M. Siddon: Seriez-vous d'accord pour le céder si une autre compagnie voulait y avoir accès?

M. C.I. Taylor: Nous l'avons bien exploité car nous l'avons traité comme s'il s'agissait d'une entreprise privée, si vous voulez. Je ne sais pas s'il faut nous le reprocher.

M. Nowlan: Connaissez-vous un autre terminal du même genre ailleurs dans le monde?

M. Siddon: Parvenez-vous, actuellement, à en éponger le déficit?

M. C.I. Taylor: Monsieur Nowlan, j'ai vu bien pire.

M. Deniger: Copenhagen.

Une voix: Oui, Copenhagen.

M. C.I. Taylor: Vous avez dit, monsieur Siddon, que nous empiétons sur le champ d'activité des autres compagnies pour la liaison Ottawa-Vancouver. À mon avis, c'est faux puisque chaque jour j'ai à faire face à mes concurrents. J'estime avoir rassemblé une équipe aussi bonne que mes adversaires et je m'attends à ce qu'ils ne se montrent pas trop timorés dans leurs décisions quotidiennes.

M. Siddon: Mais Max Ward ne peut pas agir ainsi, n'est-ce pas? Pourquoi pas?

M. C.I. Taylor: Non, mais celui qui dispose d'un permis est libre de le faire.

Le président: Monsieur Siddon, il ne vous reste que deux minutes.

M. C.I. Taylor: Je n'ai peut-être pas répondu à toutes vos questions.

M. Siddon: Pour ce qui est de la liaison entre Vancouver et Ottawa, bien sûr, nous avons apprécié à sa juste valeur son utilité et le fait de monter dans un avion dont toutes les places étaient occupées. Aujourd'hui elles le sont à moins de la moitié. Vous avez beau jeu de faire décoller un avion supplémentaire 20 minutes avant vos concurrents quand vous avez plus d'avions et de fonds à votre disposition que lui. Pourquoi ne pas organiser un vol 12 heures plus tard pour faciliter encore la tâche aux passagers et ne pas couper l'herbe sous les pieds à vos concurrents? Car il me semble que vous rognez sur leur territoire, monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Permettez-moi de répondre à la question.

Le président: Allez-y.

[Text]

Mr. C.I. Taylor: In markets out of Calgary to Toronto and Toronto to Calgary, and Edmonton to Toronto, and Vancouver to Toronto—and this is not a criticism of CP, because if I were there I would have done it too—even when they were limited to 25 per cent of their capacity, they were putting 50 per cent of their capacity on Vancouver-Toronto and doing exactly that to us; and I do not complain and I think it is the normal working of the marketplace.

• 1725

Mr. Siddon: Well it is fair enough.

I had to travel last week in a 737 that is only ranged at 1,800 miles and I think we went 3,000 in it with CP Air, just so that I could fly with my own airline.

The Chairman: Final question, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Yes.

The comment about the extent of the monopoly does not hold up if we look at the actual revenue. Because if we look at operating revenue for Air Canada, it was about 66 per cent of the market total in 1975; in 1979 it was still 66 per cent of the market total.

My final question deals with the fact that Air Canada does not realize any subsidy and of course, as is pointed out quite well on pages 42 and 43 of the brief, it is a good investment for the people of Canada to have underwritten some \$329 million worth of liabilities; but, what is a good investment if the people of Canada cannot cash in on it, Mr. Taylor? The dividends being paid are something like \$40 a share on \$1,000 shares which have now risen to \$1,600 value, much of that inflationary because of appreciation of equipment, which would have been the case in any other airline, I might add. The dividend amounts to \$40 on a share worth from \$1,000 to \$1,500, or less than 4 per cent.

I would just like to ask Mr. Taylor how he responds to the fact that that really was not money the government had to give Air Canada; they had to borrow it one way or another by raising Canada Savings Bonds or issuing a bond issue or going to New York. Somehow they had to borrow it, probably at considerably more than 4 per cent. So in fact I do not think, Mr. Chairman, that it is fair to say that it is an equity which the Canadian people can enjoy, unless they can cash in on it to an extent that means that the net benefit exceeds the cost of servicing that debt. It seems to me to be more a matter of sleight of hand to argue that the Government of Canada has purchased equity. The government owned the airline all along; I think that is a fallacious argument. I would wonder about the practicality—and I would hope Mr. Taylor would agree—of selling shares of Air Canada to recoup that indebtedness so that we might pay off some of the \$80 billion net debt of the Government of Canada to the benefit of the people of Canada if in fact we wanted to take advantage of that appreciated equity. Or, perhaps, sell off all the rapid air services to Quebecair or Nordair, or maybe even to Wardair so that they

[Translation]

M. C.I. Taylor: Ce n'est pas pour critiquer CP car si j'avais été à leur place, j'aurais fait pareil mais pour les vols aller-retour Calgary-Toronto et d'Edmonton à Toronto, de Vancouver à Toronto, même quand la compagnie était contrainte d'exploiter cette ligne à 25 p. 100 de sa capacité, elle avait concentré 50 p. 100 sur la ligne Vancouver-Toronto, agissant donc exactement de la même façon à notre égard. Et pourtant, je ne m'en plains pas car c'est bien normal, dans les conditions du marché.

M. Siddon: C'est très bien.

La semaine dernière, j'ai dû embarquer dans un 737 qui dont le rayon d'action théorique est 1,800 milles et je crois que nous en avons accompli 3,000 avec CP Air simplement pour que je puisse voyager avec ma compagnie.

Le président: Une dernière question, monsieur Siddon.

M. Siddon: Oui.

L'argument du monopole détenu par Air Canada ne tient pas debout si nous examinons les recettes de la compagnie. En 1975, elles correspondaient à environ 66 p. 100 de l'ensemble du marché et n'ont pas augmenté en 1979.

Ma dernière question concerne l'absence de subventions d'Air Canada. Comme il est indiqué aux pages 42 et 43 du mémoire, le fait que les citoyens aient épongé la dette de 329 millions de dollars constitue un bon investissement. Mais qu'en est-il, s'ils ne peuvent en profiter, monsieur Taylor? Les dividendes payés sont d'environ \$40 par action de \$1,000 qui ont atteint aujourd'hui \$1,600, la hausse étant due à la plus-value du matériel et cela aurait d'ailleurs été pareil pour toutes les autres compagnies. Les dividendes payés sont de \$40 par action oscillant entre \$1,000 et \$1,500, soit moins de 4 p. 100.

J'aimerais demander à M. Taylor ce qu'il en pense: le gouvernement n'a pas dû octroyer des fonds à Air Canada, il a fallu les emprunter en émettant des obligations d'épargne du Canada ou d'autres obligations ou encore en s'adressant à New York. Ils ont donc dû effectuer un emprunt sans doute à plus de 4 p. 100. Donc, monsieur le président, je ne pense pas qu'il soit juste de dire que le contribuable canadien en profite, à moins qu'on veuille dire par là que le bénéfice net dépasse le service de la dette. C'est un véritable tour de passe-passe que de prétendre que le gouvernement fédéral a acheté une participation à l'opération. En fait, depuis le début, il en était propriétaire et l'argument me paraît fallacieux. J'espère que M. Taylor sera du même avis que moi mais je me pose des questions sur l'utilité de vendre les actions d'Air Canada pour éponger le déficit et rembourser une partie des 80 milliards de dollars de dette nette du gouvernement fédéral, dans l'intérêt des citoyens, si nous voulions vraiment profiter de la plus-value. Ou encore, vendre tous les services aériens rapides à Québecair ou Nordair, ou même à Wardair, de manière à ce

[*Texte*]

might have a piece of the action. What does Mr. Taylor think of those types of proposals?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Siddon has raised the whole question of whether Air Canada should continue to be owned by the Government of Canada or whether it should be privatized.

The Chairman: I might say, before you answer, that I am having a little difficulty with that from the procedural point of view of fitting into this term of reference, but I will certainly allow the witness to answer.

Mr. Siddon: It has to do with market shares and the long-term objectives, which is what policy is all about, Mr. Chairman.

The Chairman: Stretching a point, to say the least.

Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: That is a question, Mr. Chairman, that I have some difficulty in answering because I am not the shareholder. Usually if someone is going to talk about selling the shares of a company to another organization, it is really the shareholder who ought to be offering the view whether or not it is a good thing from his point of view. If the shareholder in our case, or in any case I suppose, feels that there are greater long-term benefits and purposes for his owning a company than the short-term return that he is making on his money, then that is a decision which of course is his to make.

I think, if we look at the importance of transportation to an economy such as Canada, we recognize why the government has involved itself over the years to ensure that transportation serves the economy; in other words, that there is a strength and a stability of a vital link in the whole economic chain to ensure that that economy continues to grow and expand, on the framework of transportation in this case.

Certainly when you think of the structure of Canada and how important it is to link up the various communities of this country and to keep it competitive in worldwide competition for trade reasons, and to compete against other carriers for balance of payments purposes so that the money stays in Canada. Obviously, the government of this day and that of previous days which I have served through have both more or less had the same view, that this was a very vital industry to Canada and we were such a vital part of it that they wanted to maintain the stability of its present shareholder relationship with the corporation.

• 1730

There have been other countries which have tried to look at that sort of thing, such as the British did with British Airways, and of course the airline industry today is not one where people are rushing around with bags of money to invest in because of the very marginal nature of it, particularly on the

[*Traduction*]

qu'ils puissent participer aux opérations. Que pense M. Taylor de ma proposition?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: M. Siddon a posé toute la question de savoir s'il faudrait laisser Air Canada aux mains du gouvernement fédéral ou revendre la compagnie au secteur privé.

Le président: J'ai un peu de mal à voir en quoi votre question relève du mandat de notre Comité mais je vais toutefois céder la parole au témoin qui va vous répondre.

M. Siddon: Monsieur le président, il s'agit des parts du marché et des objectifs à long terme et c'est bien de cela que traite la politique.

Le président: Disons que vous exagérez un peu, c'est le moins qu'on puisse dire.

Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, voilà une question à laquelle j'ai un peu de mal à répondre car je ne suis pas actionnaire. D'habitude, si l'on songe à vendre les actions d'une compagnie à un autre organisme, ce sont les actionnaires qui doivent donner leur avis. Si dans le cas qui nous occupe ou dans n'importe quel cas, j'imagine, les actionnaires estiment qu'il est plus avantageux, à long terme, pour lui, de disposer d'une part de la compagnie plutôt que de toucher des bénéfices à court terme, la décision lui appartient.

Je crois que si nous examinons le rôle important joué par le secteur du transport pour une économie comme celle du Canada, nous comprenons pourquoi le gouvernement a veillé, au cours des années, à ce que les transports servent bien l'économie. Pour assurer le maintien de l'expansion de l'activité économique, il faut que les transports constituent un secteur solide et stable puisqu'ils forment un chaînon vital dans la chaîne économique.

Il suffit, pour s'en convaincre, de réfléchir à la géographie de notre pays, à l'importance de relier les différentes localités, de maintenir notre position concurrentielle sur les marchés mondiaux, pour des raisons économiques et de permettre la concurrence avec les autres transporteurs pour assurer l'équilibre de la balance des paiements et empêcher la sortie de capitaux. Il est clair que le gouvernement au pouvoir aujourd'hui et ses prédécesseurs pour lesquels j'ai travaillé sont toujours plus ou moins du même avis: le secteur du transport aérien est à ce point essentiel pour notre pays qu'ils ont voulu maintenir stables les rapports d'actionnaires qu'ils ont avec notre société.

D'autres pays se sont penchés sur cette question—les Britanniques, avec British Airways—et bien sûr, le secteur aérien n'attire pas actuellement beaucoup d'investisseurs, étant donné son caractère marginal surtout sur une aussi grande échelle que celle à laquelle nous songeons pour Air Canada. D'ailleurs, la British Airways a dû revenir sur sa position.

[Text]

grand scale we are talking about with Air Canada. Of course, British Airways has had to back off from that position.

There have been representations made to me by some of our employee groups which would very much like to feel that they have a piece of the corporation with which they are identified, and it fills me with a great sense of pride that these people feel that way. If there was one thing that I would perhaps be sympathetic to as the manager of the corporation, it would be to see that happen. Except at the same time, I say to these people that I would not want them to own something that was not going to continue to increase in value and be a good investment on their part to own.

One then has to stand back and look at it and ask if it is a good investment over the long haul and what is going to happen to the air transportation mode within the total transportation network. Is it going to continue to become a marginal investment? If we look at transportation generally over the years, over the history of transportation, almost in every mode passenger transportation has become a very high-risk venture.

Mr. Siddon: Why do we have private airlines still in Canada?

Mr. C.I. Taylor: In fact, there are more airlines in the world that are not private than there are private, and of those that are private many are supported by the country in terms of being their national carrier. So what I am saying, Mr. Chairman, is that I find this a question difficult for management to answer because I am not the shareholder.

The Chairman: Thank you, Mr. Taylor. Mr. Siddon, during the estimates you will have an opportunity to follow that line of questioning with the minister, if you wish.

Mr. Siddon: Mr. Taylor raised it in his brief, Mr. Chairman, and I think it is only fair to question him on the content of his brief.

The Chairman: I am not criticizing your questioning, I am just suggesting that you will have another opportunity.

Mr. Corbin.

M. Corbin: *Merci, monsieur le président.* Mr. Taylor, do you think Air Canada has been burdened by national policy?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, I may have to meditate on that one a moment. When Mr. Corbin is referring to national policy, is he specifically referring to the national air policy?

Mr. Corbin: Yes. The national interest, so to speak. I put that in general terms.

Mr. C.I. Taylor: I would not say that Air Canada has been burdened by the national policy because I believe that it has evolved over the last almost 45 years. In fact, it will be 45 years next month since the corporation was set up as TransCanada Airlines. If one thinks of a burden, one would think of, going back to Mr. Siddon's question, being the total monopoly and therefore carrying some very heavy burdens as a total

[Translation]

Certains groupes d'employés voudraient acquérir des actions dans la société à laquelle ils s'identifient et leur attitude me rend très fier. En effet, en ma qualité de président de la société, s'il y a bien une chose que je voudrais leur accorder, c'est bien cela. Mais force m'est de leur signaler que je ne tiens pas à ce qu'ils acquièrent une part dans une société dont la valeur ne va pas s'accroître et qui ne serait pas un bon investissement pour eux.

Il convient donc de se demander si à long terme le transport aérien constituera un bon investissement et ce qu'il va en advenir dans le cadre général du transport. Continuera-t-il à être un investissement marginal? Si nous examinons l'évolution du transport au cours des années, on constate que tous les types de transport de passagers comportent beaucoup de risques.

M. Siddon: Pourquoi avons-nous encore des compagnies aériennes privées au Canada?

M. C.I. Taylor: En fait, on compte plus de compagnies publiques que privées et bon nombre de ces dernières sont financées par le gouvernement qui en a fait des transporteurs nationaux. Donc, monsieur le président, je vous répète qu'en tant que président, il m'est difficile de répondre à cette question car je ne suis pas actionnaire.

Le président: Merci, monsieur Taylor. Monsieur Siddon, si vous le désirez, vous pourrez poursuivre et adresser vos questions au ministre au cours de l'examen du budget.

M. Siddon: Monsieur le président, M. Taylor en a parlé dans son mémoire et à mon avis il est normal de lui poser des questions sur la teneur de son document.

Le président: Je ne vous reproche pas de lui poser des questions, je vous dis seulement que vous aurez l'occasion de poursuivre ultérieurement.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: *Thank you, Mr. Chairman.* Monsieur Taylor, à votre avis Air Canada a-t-il été gêné dans ses activités par la politique nationale?

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, je vais peut-être devoir réfléchir quelques instants. Quand il parle de politique nationale, M. Corbin fait-il allusion, plus particulièrement, à la politique aérienne nationale?

M. Corbin: Oui, à l'intérêt national, en général, et si l'on peut dire.

M. C.I. Taylor: Je ne dirai pas qu'Air Canada a été gêné dans ses activités par la politique nationale car je crois qu'elle a évolué au cours des quelques 45 dernières années. En fait, il y aura 45 ans le mois prochain que la compagnie a été mise sur pied, sous le nom de TransCanada Airlines. Pour en revenir à la question évoquée par M. Siddon, la seule gêne serait le monopole complet détenu par la compagnie et donc le fardeau

[Texte]

monopoly. But national policy under all governments in this country has allowed Air Canada to evolve with the rest of the industry, as it has evolved, to the point of where we are today. Even though we operate within the structure of a national policy and are a Crown corporation—a state corporation, if you will—out there in the day-to-day actions that take place in the marketplace and in the halls of the corporation, we are very much a part of the air transportation industry in Canada, both in terms of the industry associations in Canada and worldwide.

Coming back to the compliment I was paid a moment ago, about operating as a private enterpriser, I think we manage the corporation—and the board of directors has allowed the corporation to evolve from the shareholders' relationship—without burden in the sense which I believe you are referring to.

• 1735

The Chairman: Thank you. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you. You stated earlier—and I quote you; I hope the quote is correct—that “to some extent other carriers are growing at our expense”. Would that necessarily be at the expense of public convenience and necessity?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, no, I do not believe so. There are periods of adjustment, and I am trying to be very candid here, there are periods of adjustment. Let me try to explain that. For example, when EPA came on Halifax-Toronto, the market did not expand. They took some of the capacity that we were operating. So in that sense they grew at our expense, but certainly they did not grow at the expense of public convenience and necessity.

Mr. Nowlan: But you were the only one around for so long in so many areas. You were bound to have someone grow at your expense.

Mr. C.I. Taylor: Oh, I am not denying that; I have never said that I denied that. But I am trying to answer the question. There is a point, though, where temporarily, for example—and let me use another case in point—where if there is competition in a very small market that is perhaps not ready for competition, in the early stages of that, where we may be in a market with two or three flights a day and we have them properly distributed, morning, noon and evening, and another competitor comes in, then it requires a period of adjustment to make sure that Because he wants to come in on the high time of the day. So he will come in on 9 o'clock in the morning or 5 o'clock in the afternoon. Now that means we have to adjust our schedule. So there may be a short period of adjustment if the market is small, but by and large no. The growth, as Mr. Nowlan says, in markets where we have been one of the large carriers does not necessarily take away from public convenience and necessity.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Okay. One of the statements in the paper that I find a little strange is the one where you state that to be successful beyond our borders, our national borders, a national transporter—or the national transporter, in your case—needs

[Traduction]

que cela représente. Mais la politique nationale appliquée par les gouvernements successifs a permis à Air Canada d'évoluer avec le reste de l'industrie et d'être ce qu'elle est aujourd'hui. Même si nous sommes assujettis à la politique nationale et constituons une société de la Couronne—ou une société d'État, si vous voulez—de par nos activités quotidiennes, sur le marché et dans les conseils d'administration, nous constituons une part essentielle du secteur du transport au Canada, tant chez-nous qu'à l'étranger.

On nous a fait compliment du fait que notre compagnie était gérée comme s'il s'agissait d'une entreprise privée. Le conseil d'administration nous a permis d'adopter une formule différente pour ce qui est de nos rapports avec les actionnaires, sans en être gênés dans le sens où vous l'entendez, je pense.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci. Vous avez dit avant—et je cite; j'espère que je ne me trompe pas d'ailleurs—«dans une certaine mesure les autres transporteurs étendent leurs opérations à nos dépens». Est-ce que c'est nécessairement aux dépens du public?

M. C.I. Taylor: Non, monsieur le président, je ne le crois pas. Il y a des périodes d'ajustement, je vous le dis bien franchement, il y en a. Laissez-moi vous donner quelques mots d'explication. Par exemple, lorsque EPA a assuré la ligne Halifax/Toronto, le marché n'a pas augmenté. Cette compagnie nous a pris des clients. Donc dans un sens on peut dire que ces compagnies aériennes prennent de l'expansion à nos dépens, mais ce n'est certainement pas aux dépens du public.

M. Nowlan: Mais dans beaucoup de régions, vous avez été seuls très longtemps. Il était inéluctable qu'un jour ou l'autre une autre compagnie prenne de l'expansion à vos dépens.

M. C.I. Taylor: Je ne dis pas le contraire, je ne l'ai d'ailleurs jamais dit. J'essaie de répondre à la question qui m'a été posée. Permettez-moi de faire allusion à un autre cas—si dans un marché relativement restreint plusieurs compagnies se font concurrence, alors que le marché n'est pas prêt à absorber cette concurrence, si dans ce marché nous assurons deux ou trois vols par jour à des heures appropriées, matin, midi et soir et qu'une autre compagnie fait son entrée, il faut une certaine période pour s'adapter, pour être sûr que . . . Parce que l'autre compagnie voudra que les heures de ses vols soient les plus favorables, par exemple à 9h du matin ou 5h de l'après-midi. Cela veut dire que nous devons adapter notre horaire. Si le marché n'est pas important, il faudra donc passer par une période d'adaptation, mais dans l'ensemble ce n'est pas le cas. Comme M. Nowlan l'a dit, l'expansion des marchés où nous avons été le transporteur le plus important ne va pas nécessairement de pair avec une baisse des services au public.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Très bien. Je trouve dans votre mémoire une déclaration un peu bizarre, vous dites en effet que pour faire de bonnes affaires à l'étranger c'est-à-dire hors des frontières nationales, un transporteur national—ou le transporteur natio-

[Text]

a strong domestic presence. I try to relate that with what you said earlier in connection with Wardair. You said that Wardair's strength is in the international market and not domestic. Now, I can agree with you that on a strictly economic position that may be the case. You have to be strong both internationally and nationally. And in terms of the national interest also, I can agree with you there. But at the level of the best possible services at the lowest possible cost to the consumer, I find it hard to establish a relationship that it necessarily has to be the case, that to be strong internationally you must be strong internally. But at whose expense?

I mean, it may be okay for your balance sheet, but certainly there is a shift in terms of the objectives of your company. There is a shift that to perform and to compete well internationally I suspect that domestically somebody is paying the price. Am I wrong? Do I have a wrong perception of the approach, or what?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Corbin, I would suggest that you do if your perception is that because we operate a fairly extensive international network, we are doing that at a cost to the Canadian network, because I would suggest to you that is not the case. The point I was pursuing which I believe you are referring to in the report was that internationally our competition is the 17—or whatever the number is—international carriers that are flying into Canada. Any Canadian traffic that goes on a foreign carrier is taking Canadian money out of the country. Therefore if people are going to travel internationally from Canada—which they do, because we are a trading nation and we are trying to become a stronger trading nation—then Canada needs a strong international presence in the international aviation field to compete for that Canadian dollar, which is going to be spent on international transportation.

• 1740

To be effective in that and to be able to compete with a greater strength than the international carriers do—the most effective carriers are those that have a domestic network tied to them, if they are serving all the country and not just trying to serve the large centres. In other words, we need to be able to connect all the small centres to the gateway cities so that these people can travel internationally. I recall when CP Air first came on the transcontinental, one of their strong arguments was that they had an international service out of Vancouver and an international service out of Montreal and they wanted to be able to link the two so they could feed the two international services from a network of cities within Canada.

That is the background to my point that the international services and the domestic services are important to each other.

Mr. Corbin: But not only for the traffic you pick up on your scheduled domestic flights, but I suppose you also mean that for other services you provide through the air industry generally; the air transportation industry as well. That is part and parcel of the total effort.

[Translation]

nal dans votre cas—doit être très bien assis sur le marché intérieur. J'essaie de rapprocher cela de ce que vous avez dit avant sur Wardair. Vous avez dit que la force de Wardair était sur le marché international et non au Canada. Je suis d'accord avec vous; d'un point de vue strictement économique, c'est exact. Une compagnie doit être bien assise tant sur les marchés internationaux que sur le marché national. Je suis également d'accord avec vous en ce qui concerne l'intérêt national. Mais quand il s'agit d'assurer au consommateur les meilleurs services au prix le plus bas, je trouve qu'il est difficile d'en faire un rapport de cause à effet, de déclarer que pour être bien assis au plan international, il faut être également fort au plan national. Mais aux dépens de qui?

Il se peut que financièrement, ce soit bon pour vos opérations, mais cela témoigne certainement d'un déplacement des objectifs de votre compagnie. Pour être rentable et assurer de bons services au plan international, je pense que quelqu'un doit payer la note au Canada. Ai-je tort? Est-ce que je vois mal les choses?

M. C.I. Taylor: Monsieur Corbin, à mon sens vous avez tort de penser que, si notre réseau international est très étendu, il l'est aux dépens de nos opérations au Canada; ce n'est pas le cas. Ce que je suis en train de dire et vous y avez fait allusion dans le rapport, c'est que nous devons concurrencer 17 compagnies internationales—je ne suis pas sûr du nombre, mais peu importe—qui se rendent au Canada. Les passagers canadiens qui prennent des transporteurs étrangers font sortir des devises du Canada. Mais puisque les voyages à l'étranger sont nécessaires, le Canada étant une nation commerçante qui essaie de vendre davantage, il nous faut une forte présence dans l'aviation internationale pour attirer l'argent canadien qui sera consacré au transport international.

Afin d'atteindre cet objectif et de bien concurrencer les transporteurs internationaux, nous devons avoir un bon réseau national, nous ne pouvons pas nous contenter simplement de desservir les grands centres. Autrement dit, il faut relier tous les petits centres aux portes d'entrée, où l'on peut faire des liaisons internationales. Je me souviens que, quand la compagnie CP Air a demandé une ligne transcontinentale, elle a fait valoir la nécessité de relier sa ligne internationale partant de Vancouver à celle qui partait de Montréal, afin de les alimenter au réseau canadien.

J'estime donc que les services nationaux et internationaux sont complémentaires.

M. Corbin: Mais pas seulement à cause des passagers que vous transportez dans vos vols réguliers au Canada. C'est aussi pour les autres services offerts par l'industrie aérienne en général dans le contexte global.

[Texte]

Mr. C.I. Taylor: Through the Chair, we are referring, of course, to the total market that we serve and to the total range of products that we serve. We are referring to the total spectrum of that.

Mr. Corbin: Okay.

Are you presently the holder of a great amount of licence authority that you are not presently exercising?

Mr. C.I. Taylor: No, Mr. Chairman, I do not believe we are. There are few licences, very few I can think of, that we are not exercising; very few.

Mr. Corbin: For any particular reason?

Mr. C.I. Taylor: Basically because either the markets are such that there is no way we can find a place in the sun, if you will, in those markets, or the markets are such that there are other types of services, either indirect or direct services, which are now serving the markets. Perhaps when they grow to the point where they can be served, there would be some point in serving them. But they are not markets that are not being served by some other means.

Mr. Corbin: Okay. So what you are saying is that there is presently not much room for expansion, except a very gradual, natural one.

Can you tell me if you could improve productivity in air transportation in Canada at this stage? Is there a way to bake a better pie, presently?

I also want to say, at the same time, that it seems to me you may be slightly more pessimistic than some of the other carriers who appeared before us. I wonder if you are not deliberately pessimistic, keeping into account the present current economic context. It seems to me that other transporters are not necessarily jumping for joy, but I think they feel that generally if we can pull out of the current trough, then there will be, in fact, more room for everyone, which leads some to say there would be room for programmed deregulation and progressive deregulation.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, let me comment on the last question first and then I will come back to productivity.

First of all, there are few, if any, growth opportunities for us in Canada, because, as Mr. Nowlan and other members have said, of our current extensive network. In fact the growth, by and large, of the other carriers in Canada is at our expense. So, we are not growing domestically and, until the economy turns around, I guess that none of us is going to be growing and, if it does we are going to face some very strong competition, which I am not complaining about, believe me. At this stage, I am not complaining about the current level of competition in Canada.

• 1745

But, the kind of controlled expansion that we have had over the last few years has, by and large, been at our expense. We have been able to survive, if you will, and maintain our

[Traduction]

M. C.I. Taylor: Nous pensons évidemment à notre marché dans son ensemble avec toute la gamme des services.

M. Corbin: Très bien.

Avez-vous actuellement beaucoup de permis pour des lignes que vous n'exploitez pas?

M. C.I. Taylor: Non, monsieur le président, je ne le crois pas. Nous avons quelques permis, très peu, pour des parcours que nous ne desservons pas.

M. Corbin: Y a-t-il une raison particulière?

M. C.I. Taylor: C'est parce que les marchés sont tels que nous ne pouvons pas y trouver notre place ou bien parce que l'on y offre déjà des services directs ou indirects. Il sera peut-être possible de les desservir quand le volume aura atteint un certain niveau. Mais pour l'instant le service y est offert d'une façon ou d'une autre.

M. Corbin: Autrement dit, il n'y a pas beaucoup de possibilités d'expansion, si ce n'est d'une façon graduelle et naturelle.

Pouvez-vous me dire s'il y a moyen d'améliorer la productivité dans le domaine des transports aériens au Canada à l'heure actuelle?

Il me semble que vous êtes peut-être légèrement plus pessimiste que la plupart des autres transporteurs qui ont comparu devant le Comité. Est-ce en raison de la conjoncture actuelle? Sans déborder d'enthousiasme, les autres transporteurs estiment que, si nous réussissons à sortir du marasme actuel, il y aura de meilleures possibilités pour tout le monde, ce qui permettrait, de l'avis de certains, une déréglementation programmée et progressive.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, je vais d'abord répondre à la dernière question et revenir ensuite à la productivité.

Tout d'abord, nos possibilités de croissance au Canada sont presque inexistantes, car, comme l'ont signalé M. Nowlan et d'autres, nous avons déjà un réseau très étendu. En fait, on peut dire de façon générale que la croissance des autres transporteurs canadiens se fait à notre dépens. Nous ne prenons donc pas de l'expansion au Canada même et, avant la relance de l'économie, ce sera la même situation pour tous les transporteurs. Dans le cas d'une reprise économique, nous allons devoir faire face à une très forte concurrence, dont je ne me plains pas. Je ne me plains pas du degré de concurrence que l'on trouve actuellement sur le marché canadien.

Mais l'expansion contrôlée que nous avons connue depuis quelques années s'est faite surtout aux dépens d'Air Canada. Nous avons pu survivre et maintenir notre rentabilité finan-

[Text]

financial viability by improvements in Air Canada's productivity in the kind of fleet we operate, the way we distribute it, and how we get into the marketplace. By and large, it has been through productivity improvement that we have been able to maintain our financial viability, and by a very deliberate policy of trying to maintain a very high quality of service.

In terms of whether I am more or less pessimistic than others who have appeared before you, I am reasonably, cautiously pessimistic about 1982. I have faith in this country and in its growth, both domestically and internationally, in terms of trade. I believe this country has great potential and will come out of the trough we are in, both in a general economic sense, as well as in terms of how it will impact upon our transportation. I believe 1982 is going to be another year in which the industry is going to have to be extremely alert so as not to find itself in a worse financial condition than it did in 1981. I think that we are going to have to hold on very hard because we see this winter as being a very tough one in terms of traffic, both domestically and internationally. I am hoping there will be some improvement in the general economic outlook come summer and we will begin to see some improvement.

So, the growth we see for ourselves is going to be far harder to come by than for the rest of the industry in Canada, because they are growing, by and large, again, at our expense.

Mr. Corbin: Thank you Mr. Taylor.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

We have two more questioners on the first round, so the third round is getting to look more and more distant. And the second round, I am sorry, is getting to look more and more distant and more and more unlikely.

Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, vous me permettez de remercier Air Canada de son mémoire qui est d'excellente qualité. On nous y donne des renseignements extrêmement intéressants sur l'histoire d'Air Canada.

Vous comprendrez que je ne suis pas spécialiste dans le transport aérien. Je serais plutôt spécialiste comme usager, étant donné que je fais Mont-Joli—Ottawa toutes les semaines, aller-retour. J'ai un peu de difficulté à certains moments. Vous comprendrez aussi, monsieur le président, que ce qui m'intéresse davantage, ce sont les transporteurs régionaux et le rôle qu'ils pourraient avoir, parce que les intervenants qui m'ont précédée ont passablement couvert la politique proposée pour les transporteurs nationaux et même le rôle international d'Air Canada.

J'ai remarqué que le président d'Air Canada nous a dit à un moment donné qu'il considérait sa part du marché canadien comme appropriée et raisonnable. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. Taylor, parce que je pense que sa part du marché est un peu grande, et j'aimerais comprendre cela. Je parle toujours du marché canadien, parce que je crois qu'Air

[Translation]

cière en apportant des améliorations à notre flotte aérienne, à sa répartition et à la façon de desservir le marché. C'est donc grâce à une amélioration de la productivité que nous avons pu maintenir notre rentabilité financière et par nos efforts en vue d'assurer un service de très haute qualité.

Quant à savoir si je suis plus pessimiste que les autres transporteurs, disons que je suis raisonnablement pessimiste concernant 1982. Je crois au Canada et à la croissance de son commerce national et international. Je crois que notre pays a un énorme potentiel et qu'il sortira du creux économique dans lequel il se trouve à l'heure actuelle. L'effet se fera sentir sur les transports. Je crois que l'industrie devra rester sur ses gardes en 1982 pour ne pas s'enfoncer dans une situation financière pire que celle de 1981. Nous allons devoir tenir le coup, car cet hiver s'annonce comme très dur pour les transporteurs, au Canada et à l'étranger. J'espère que la conjoncture s'améliorera cet été.

Notre expansion sera beaucoup plus difficile que celle du reste de l'industrie au Canada dont les gains se font généralement à notre dépens.

M. Corbin: Merci, monsieur Taylor.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

Il reste encore deux intervenants pour le premier tour, la possibilité donc d'autres tours paraît de moins en moins probable.

Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to thank Air Canada for an excellent presentation containing very interesting information on the history of Air Canada.

I am not a specialist in air transport, but I do have lots of experience in flying since I make the Mont-Joli Ottawa return trip every week. What I am particularly interested in is the role of the regional carriers since the previous speakers have more than adequately dealt with the proposed policy for the national carriers and the international role of Air Canada.

At one point the President of Air Canada said that he considered his share of the Canadian market to be appropriate and reasonable. I am not quite in agreement with Mr. Taylor on this point since I think that Air Canada's share is somewhat excessive. I am talking about the Canadian market since I do not think that Air Canada will ever have a big enough share of

[Texte]

Canada n'aura jamais une assez grande part du marché international. Vous êtes très bien à Heathrow, à Londres, à côté de *British Airways*. Là-dessus, je vous félicite. Vous avez un très bon service et je pense qu'on a raison d'être fier des services internationaux d'Air Canada.

Parlons juste pour une seconde du transport international. À un moment donné, vous avez dit que le rôle international d'Air Canada avait une valeur économique importante: cela conserve les devises canadiennes avec des compagnies canadiennes. J'espère que j'ai bien compris la réponse que vous avez faite. J'ai surtout apprécié les commentaires que vous avez faits sur une route possible entre Sydney et Boston pour finalement transporter des Canadiens en Floride.

• 1750

Je suis d'accord avec vous que quand on commence une route, on devrait la terminer. Monsieur Taylor, le rôle des transporteurs régionaux, comment pourrait-il être complémentaire à celui d'une entreprise d'envergure comme Air Canada? Je vais vous donner un exemple concret: on va parler de l'Est du Québec. Si cela continue, vous allez être obligés de venir à Mont-Joli en plus d'aller à Sept-Îles. Pourquoi êtes-vous toujours à Sept-Îles, alors qu'un transporteur régional pourrait vous amener les passagers à Montréal? Vous, vous pourriez vous en occuper pour le reste du Canada, avec un autre transporteur national, ou bien d'autres transporteurs régionaux pourraient s'en occuper.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, I am grateful for the opportunity to get back and talk about the regional side of the policy. Because it does present its own unique sort of challenges to us as we try and find our role, relative to the regional carriers and to the communities that the regional carriers serve.

Over the past five or six years that I have been directly involved in working with the regional carriers as they expand, this is one of the questions that has constantly faced Air Canada and faced me, as the Chief Executive of Air Canada, in relation to the smaller communities such as Sept-Îles. The region in Atlantic Canada has more international airports per unit of population than I guess anywhere else in the world. We serve three cities in New Brunswick and Nova Scotia and Newfoundland and here is where we are responding to the public attitude about the national carrier.

We are still receiving concerns and complaints from Bagotville even though we have been out of Bagotville for many years. And when we talk about the possibility, or when the community begins to talk about the possibility of Sept-Îles losing Air Canada services, or other communities in Canada—which I hate to even mention, because once they get into *Hansard* somebody will quote me as saying that I am going to abandon them, when I am only using it as a reference point—there is a large outpouring of support to see the national carrier retained in the community because they feel that it represents a stability of air service.

[Traduction]

the international one. You are well located in London at Heathrow next to British Airways and you are to be congratulated for that. You provide very good service and I think we have reason to be proud of the international services offered by Air Canada.

Let us talk a little about international transport. You said that Air Canada's international role had an important economic impact in keeping Canadian money at home. I hope I have interpreted you correctly. I also appreciated your comments about a possible route between Sydney and Boston, which would then go as far as Florida.

I agree with you when you say that once we begin a route, we should finish it. I would like you to tell us, Mr. Taylor, how the role played by regional carriers can be complementary to the extensive service offered by Air Canada. I will give you a concrete example relating to eastern Quebec. If things continue as they are, we will have to stop in Mont-Joli as well as Sept-Îles. Why are you still in Sept-Îles when a regional carrier could bring passengers to Montreal? You could certainly provide links with the rest of Canada with another national carrier or other regional carriers could do this.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, j'apprécie cette occasion de parler de l'aspect régional de la politique. Il est important pour nous de nous situer par rapport aux transporteurs régionaux et aux localités desservies par ceux-ci.

Depuis les cinq ou six ans que je travaille directement avec les transporteurs régionaux, au fur et à mesure qu'ils prennent de l'expansion, je suis obligé de me poser cette question en tant que président d'Air Canada, quand je considère notre service à de petits centres comme Sept-Îles. Je suppose que la région Atlantique du Canada a par rapport à sa population plus d'aéroports internationaux que n'importe quelle autre partie du monde. Nous desservons trois villes au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve, et cela s'explique surtout par la façon dont le transporteur national est perçu par la population canadienne.

Nous continuons à recevoir des plaintes et des lettres de Bagotville, même après y avoir cessé le service depuis plusieurs années. Chaque fois qu'on parle d'un retrait d'Air Canada de Sept-Îles, par exemple, ou ailleurs au Canada—et je m'abstiens de mentionner des noms précis, car une fois que ces noms seront publiés dans le compte rendu de cette réunion, quelqu'un citera cette remarque pour prouver que le service sera abandonné dans la localité en question—mais comme je disais, chaque fois cela soulève un tollé général en faveur du service, qui est perçu comme une garantie de stabilité.

[Text]

Now, if you want to take a purely theoretical point of view and look at a community the size of Sept-Iles, I suppose that one could say that community does or does not warrant competition. We have felt over the years this community has gone through great fluctuations, in terms of industrial activities. It has had great sort of upward trends and then they have been static and sometimes down. We have looked at Sept-Iles over the years as being a community that probably had a long-term future and could warrant our services there.

We have tried to co-operate with Quebecair, in terms of how we serve Sept-Iles. In other words, whether we serve Sept-Iles-Quebec City or whether we do not service Sept-Iles-Quebec City on the way to Montreal, or whether we serve it direct, we have tried to find an accommodation. This is where the compromise comes in between planning an accommodation between what the community wants, what the regional carrier wants, and how to balance all of that. These are issues that we face constantly in dealing with "the smaller communities" where regional carriers are there.

I am afraid, Mrs. Côté, that there really is no specific answer. I am not about to announce that we are going to withdraw from Sept-Iles, because I would be crucified by the local media tomorrow morning. But this is where the delicate balance evolves, in trying to work with the regional carriers and trying to find the proper balance. I believe, over the past four or five years that we have found a reasonable balance in working with the regional carriers, in serving these communities. Now, that is not to say that over time and with further change that further evolutions with policy may not take place. It may very well take place over time, but it is a difficult one to resolve.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur Taylor..., monsieur le président.

Je suis d'accord avec le président d'Air Canada lorsqu'il dit que le fait d'avoir Air Canada donne un sentiment de sécurité aux citoyens d'un territoire, des petites communautés.

• 1755

Alors, c'est cela l'image. Mais si on part du principe qu'on accepte qu'il y ait quatre transporteurs régionaux au Canada, deux transporteurs aériens nationaux, et qu'on permette aussi aux transporteurs locaux de vivre..., vous admettez, comme moi, monsieur Taylor, qu'il y a peut-être la possibilité économique..., ou même que volume et le potentiel de voyageurs que toutes les compagnies peuvent transporter..., c'est quand même limité! Quand vous parlez des changements économiques qui se produisent dans les régions, c'est dramatiquement vrai dans le cas qui nous intéresse, sur la Côte Nord.

Je suis comme vous. En 1950, je pensais qu'en l'an 2000, Sept-Iles aurait 100,000 habitants et qu'on y trouverait les salaires les plus élevés payés au Canada. C'était cela les perspectives à ce moment-là. Mais on s'aperçoit que la réalité a durement changé..., et que c'est difficile. Donc, vous avez moins de clients; quand je dis «vous» je parle des transporteurs aériens en général. Lorsque les situations économiques se

[Translation]

D'un point de vue théorique, je suppose que l'on pourrait dire qu'une localité de la population de Sept-Îles justifie ou ne justifie pas la concurrence. C'est une ville qui est passée par de grande fluctuation d'activité industrielle. Il y a eu des moments de grande expansion, suivis d'un plafond et parfois de baisse. Nous avons pensé que, à long terme, Sept-Îles avait probablement un avenir qui justifiait notre présence.

Nous avons essayé de collaborer avec Québecair dans la façon de desservir Sept-Îles. Autrement dit, que nous assurions le service Sept-Îles—Québec, ou non, il faut trouver une solution. A ce moment-là il faut trouver un équilibre entre les aspirations de la localité et celles du transporteur régional. Ce sont des questions que nous devons régler tout le temps dans les petits centres où se trouvent des transporteurs régionaux.

Malheureusement, madame Côté, il n'y a pas de réponse précise. Je ne vais pas vous annoncer notre retrait de Sept-Îles, car je serais tout de suite violemment attaqué par la presse locale. Il s'agit donc de trouver un équilibre délicat en collaboration avec les transporteurs régionaux. Je crois que nous y sommes parvenus depuis quatre ou cinq ans dans nos rapports avec les transporteurs régionaux pour la desserte de ces localités. Cela ne veut pas dire qu'avec le temps une nouvelle évolution n'aura pas lieu. C'est une question difficile.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Taylor.

I agree with the President of Air Canada when he says that the presence of Air Canada in a community, particularly a smaller one, gives the local population some sense of security.

This is the way things are perceived. We have gone on the assumption that there will be four regional carriers in Canada, two national carriers, and that the local carriers will also be allowed to operate. I think you will acknowledge, Mr. Taylor, that the economic opportunities as well as the potential traffic for these carriers are limited. As for economic fluctuations in certain areas, they have been very pronounced in the north shore.

I am like you, in 1950 I imagined that Sept-Îles would have a population of 100,000 in the year 2000 and that the wages there would be the highest in Canada. Such seemed to be the prospects at the time. But reality has proved to be much more dismal. The air carriers therefore find themselves with fewer passengers. When the economic situation changes, if we accept the principle of four regional carriers, we must find some way

[Texte]

monifiant, si on accepte le principe, des quatre transporteurs régionaux, il faut leur permettre de vivre. Et je suis contre les monopoles dans le sens que d'avoir seulement un transporteur quelque part, à moins de maintenir une réglementation qui soit assez importante., parce que les monopoles ne sont pas en faveur des usagers, c'est certain. Tandis que les luttes comme celles qu'on a vues puis qu'on voit encore dans le cas de Québec-Toronto, avec les quatre transporteurs, c'est énorme mais, pour les autres qui ne peuvent pas profiter d'une saine concurrence, c'est difficile. Mais, de là à concurrencer un transporteur national, vous ne trouvez pas que sur les lignes intérieures de moindre importance on devrait permettre à deux régionaux, plutôt, de se faire concurrence, exception faite du fait qu'Air Canada est bien sûr le sommet, au niveau des Canadiens en général. Mais sur un plan plus terre à terre, si je peux dire, qu'en pensez-vous?

Mr. C.I. Taylor: I agree very much with most of what Madam Côté has said about the problems and about the attitude against monopoly and the fact that communities do benefit from having more than one carrier in the market. Because of the way the Canadian community is structured in geography, the reality of how one gets that competition between two regional carriers without the main-line carriers being involved, because we are that long, thin country. For example, in the case of Halifax to Montreal and Toronto, the competition is really between two national carriers and one regional carrier. In the case of Montreal-Toronto, of course, it is between two regional carriers and two national carriers. Because of the importance of Montreal and Toronto, by sheer size, I am sure neither CP nor ourselves would want not to be in that market, simply because we have to be in that community, and therefore you have to be in the market. So we obviously would not want to withdraw from a market of that size and that importance to us.

As you move across the country, of course, there are very few opportunities where regional carriers do compete with one another, except that you have some competition, I suppose, between Nordair and PWA because they both come across northern Ontario in one fashion or another. But by and large the competition is between regional carriers and national carriers rather than between regional carriers and regional carriers.

Mme Côté: Monsieur le président, peut-être avons-nous trop de trois transporteurs dans l'Est du Canada. Quand je regarde les dernières statistiques qui viennent d'être publiées sur les populations, il y a 20 p. 100 d'augmentation de population dans le Bas du fleuve. Qu'est-ce que ce sera dans trois, quatre ou cinq ans? Alors qu'il y a seulement un transporteur régional qui fait Winnipeg jusqu'à l'autre bout... Tandis que dans l'Est, il va finir par y avoir moins de population, si on continue.

Alors, c'est simplement une question à soumettre à notre réflexion. Merci beaucoup, monsieur le président. Merci, monsieur Taylor.

Le président: Merci, madame Côté.

[Traduction]

of allowing them to survive. And I am against monopolies since the presence of a single air carrier, unless accompanied by fairly stringent regulation, is certainly not to the advantage of the consumer. Whereas when there is competition, as over Quebec-Toronto between the four carriers, the advantages are undeniable. The situation is difficult for those areas where healthy competition does not exist. Do you not think that on the less important routes competition should be between two regional carriers, with some exceptions made for Air Canada as the national company? What is your view?

M. C.I. Taylor: Je suis d'accord avec la plupart des observations faites par M^{me} Côté, notamment sur le monopole et l'avantage que représente la présence de deux transporteurs dans une localité donnée. Mais la réalité géographique d'un pays comme le Canada, tout étiré en largeur, pose des problèmes quand il s'agit d'encourager la concurrence entre deux transporteurs régionaux sans la participation des transporteurs nationaux. Par exemple, pour le trajet Halifax-Montréal-Toronto, la concurrence se fait entre les deux transporteurs nationaux et un transporteur régional. Pour le parcours Montréal-Toronto, ce sont les deux transporteurs nationaux et deux transporteurs régionaux qui se concurrencent. Étant donné l'importance numérique du marché de Toronto et Montréal, ni CP ni Air Canada n'accepteraient d'en être privés; notre présence est absolument nécessaire. Nous ne serions évidemment pas prêts à nous retirer d'un marché aussi important.

Il y a très peu de régions au Canada où les transporteurs régionaux peuvent se faire concurrence, à l'exception du nord de l'Ontario où les lignes de Nordair et de PWA se recoupent jusqu'à un certain point. En règle générale, ce sont les transporteurs régionaux et nationaux qui sont en concurrence plutôt que les régionaux entre eux.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, perhaps three carriers in the east may be too many. The latest population statistics show that there has a 20 per cent increase in population in the lower St. Lawrence region. What will the situation be two, three or five years from now? In the rest of Canada, west of Winnipeg, there is only one regional carrier. In the east, on the other hand, we may find ourselves with less people if things continue as they are.

I raise this simply as food for thought. Thank you, Mr. Chairman and Mr. Taylor.

The Chairman: Thank you, Mrs. Côté.

[Text]

• 1800

Mr. C.I. Taylor: My only comment is that I hope that Madame Côté is wrong in her perception about the population of eastern Canada. I hope that it does not decline too much.

The Chairman: We will leave that one there. We could get into a whole discussion about social values in Canada. Our next questioner is Mr. Maltais.

M. Maltais: Monsieur le président, très brièvement, puisqu'il est 18h00 et que tout le monde a hâte de terminer, je vais simplement dire à M. Taylor que je suis le député de Manicouagan où est Sept-Îles, et que si ma compagne a parlé tout à l'heure d'Air Canada dans ces régions-là, c'est simplement parce qu'elle meurt d'envie d'avoir Air Canada elle aussi. Si jamais il se faisait un partage entre les différents transporteurs régionaux, peut-être que vous pourriez donner la Côte-Sud à Québecair et laisser la Côte-Nord à Air Canada.

La question que je poserais à M. Taylor est la suivante: est-ce qu'il y a beaucoup d'endroits que vous desservez actuellement qui sont déficitaires, comme Sept-Îles entre autres? Est-ce que Timmins est déficitaire pour Air Canada? Est-ce qu'il y a des endroits de cette grandeur-là qui sont déficitaires sur vos routes?

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, I suppose there is almost no subject that has greater controversy built into it by accountants in an industry than how, in the air transportation industry, one allocates profit to what I call a floating production line.

I think that the simplest way of answering that question is that there are no routes which we fly at the moment, the way that we are flying them, that the corporation would be better off abandoning. Now that means that they feed traffic to other points en route. In other words, we get revenue from a passenger, let us say, from Sept-Îles to Montreal who is going on to Chicago, for example. That revenue, Montreal-Chicago, is also very important to us. If we did not serve Sept-Îles, that revenue would be put at risk, because it might go on another carrier.

So, when you are calculating whether a route or a station is profitable for you, and when you are talking about a network—whether it is CP or ourselves—and you are talking about just taking one piece off it, you have to look at certain things. At least, we look at them, and I am sure that CP does the same. You have to look at whether or not the company would be better off financially if it chopped that piece off, or whether it would be better off to keep it. We agonize over this every year in looking at our various routes and how we serve them. We believe that we have found a way to serve our present network so that all of the routes by and large which we are serving today with the type of airplane . . .

M. Maltais: Une question directe, monsieur Taylor. Avec l'expérience que vous avez dans le transport aérien, est-ce que vous trouvez qu'il y a suffisamment de compagnies aériennes au Canada ou qu'il y en a trop? Êtes-vous capable de nous dire s'il y a suffisamment de compagnies aériennes ou s'il y en a trop qui se font concurrence, compte tenu du peu de popula-

[Translation]

M. C.I. Taylor: J'espère que M^{me} Côté se trompe dans ses prévisions de la situation démographique dans l'Est du Canada et qu'il n'y aura pas une baisse trop importante.

Le président: Nous n'allons pas poursuivre cette question, elle pourrait soulever tout un débat sur les valeurs sociales au Canada. Le prochain intervenant est M. Maltais.

Mr. Maltais: Very briefly, Mr. Chairman, since it is 6 o'clock and everyone is in a hurry to finish, I will just mention to Mr. Taylor that I am member for Manicouagan and the reason why Mrs. Côté referred to Air Canada is because she cannot wait to have Air Canada service in her riding too. If there is a trade off with the various regional carriers, perhaps you could give the south shore to Québecair and leave the north shore with Air Canada.

I would like to ask Mr. Taylor whether there are many routes which you are now operating at a loss, like Sept-Îles? Is Air Canada service to Timmins being offered at a loss? Are there any other similar routes in such a situation?

M. C.I. Taylor: Il n'y a pas de sujet plus difficile pour les comptables de l'industrie aérienne que la façon d'identifier et de répartir les bénéfices des divers parcours aériens.

La façon la plus simple de vous répondre serait de dire qu'il n'y a pas actuellement de ligne exploitée que nous ferions mieux d'abandonner. Ce sont des trajets qui permettent aux passagers de faire des correspondances avec d'autres vols. Autrement dit, il est important pour nous d'avoir le revenu du passager de Sept-Îles à destination de Chicago, par exemple. La partie du trajet Montréal-Chicago est également très importante pour nous. Si nous ne desservions pas Sept-Îles, ce revenu risquerait de passer à un autre transporteur.

Quand on veut savoir si un élément d'un autre réseau ou de celui de CP Air, est rentable, on ne peut pas faire abstraction de l'ensemble. On doit déterminer si la rentabilité de la compagnie serait améliorée ou non par la cessation d'un service. C'est une question qui nous préoccupe beaucoup quand nous étudions nos diverses lignes et la façon de les desservir. Nous croyons que notre réseau actuel est desservi de façon que toutes les lignes que nous faisons avec les différents avions . . .

Mr. Maltais: A direct question, Mr. Taylor. With your experience in air transportation, would you say that there are enough air companies in Canada or too many? Is there too much competition, taking into account our population? When you get down to it, the subject we are concerned with is deregulation and the effect of this on what could be described

[Texte]

tion que nous avons au Canada? Au fond, on parle de déréglementation depuis le début. C'est le sujet qu'étudie actuellement le Comité, et on parle de déréglementation en fonction d'un marché qui est captif, finalement. Avec l'expérience que vous avez, trouvez-vous qu'il y a trop de compagnies aériennes? C'est cela, la question de fond.

Mr. C.I. Taylor: The position we have taken in reviewing this policy is that we must begin with the status quo. I repeat this again, with all of the other good things that have been said about a possible third national carrier, we believe, with the size of the Canadian market and the way it is being served by the strength of the two national carriers which are there now, that two national carriers are adequate.

Then we come to the question of the division of Canada in terms of the regions. As Madame Côté has said, there was one large regional carrier in the west, and there are three carriers in the east. If one were to say that three are too many in the east, then one has to try to decide how one would change it. Believe me, I have given a lot of thought to that over the past year or two, and I do not know how you would change it. So I am prepared to say that, if what we are saying before this committee is that they are all profitable, then I have no problem with four regional carriers.

An honourable member: What about Nordair?

M. Maltais: J'ai une dernière question, monsieur le président, à poser à M. Taylor. Dans le passé, C.P. Air est allé jusqu'à Schefferville. Je pense que la tradition du transporteur national a été prédominante sur la Côte-Nord, bien avant Rimouski, avec Air Service à l'époque et Québecair, puisque nous avons eu C.P., qui allait jusqu'à Schefferville, et ensuite Air Canada... Vous disiez tout à l'heure qu'Air Canada aimait desservir les grandes capitales: je pense que Sept-Îles demeure la capitale du fer.

• 1805

Et je voudrais savoir si, selon vous, vous avez une politique agressive pour conserver les routes que vous avez déjà ou si vous n'avez pas déjà, dans le subconscient, l'idée de quitter lentement ces régions ou des villes, comme Sept-Îles, qui ne sont pas des capitales?

J'ai déjà une lettre de M. Jeannot qui me confirme des choses, mais j'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet.

Mr. C.I. Taylor: Mr. Chairman, I can confirm to the member that we have no plan at the moment, at all, of changing the structure of our domestic network in terms of the stations that we serve. As the national carrier, we believe that in areas such as you are referring to... Now, we are under some fairly great pressure relative to the regional carrier in that community, but we have not changed our position. We have tried to find, as I mentioned to Madame Côté, a better way to have both of us participate in that, in terms of the leg between Sept-Îles and Quebec City, and the direct leg of Sept-Îles to Montreal, in terms of integrating the service with the regional carrier. But we have no plan to... Yes, I will defend Sept-Îles.

[Traduction]

as a captive market. Judging from your experience, would you say that there are too many air companies? I think that is the basic question.

M. C.I. Taylor: Nous croyons que la révision de la politique doit tenir compte au départ du statu quo. Malgré toutes les affirmations positives au sujet de l'éventuel troisième transporteur national, nous croyons que deux transporteurs nationaux sont suffisants, vu l'importance du marché canadien et le service actuellement offerts.

Il faut maintenant parler de la division régionale du Canada. Comme l'a fait remarquer M^{me} Côté, il y a un important transporteur régional dans l'Ouest et trois dans l'Est. Si on estime qu'il y en a trop dans l'Est, il faut proposer une façon de modifier cette situation. J'y ai beaucoup réfléchi depuis un an ou deux et je ne vois honnêtement pas comment on pourrait effectuer un changement. Si toutes ces compagnies sont rentables, je n'ai aucune difficulté à accepter qu'elles continuent à exister toutes les quatre.

Une voix: Et Nordair?

Mr. Maltais: One last question, Mr. Chairman. In the past CP Air went as far as Schefferville. I think that traditionally the national carriers were more active on the north shore since, well before Air Service and Québecair were established in Rimouski, we already had CP in Schefferville and then Air Canada. You said that Air Canada liked to serve important capitals and I think that Sept-Îles still remains the iron capital.

I would like to know whether you will be making an aggressive effort to retain the routes which you now have, or whether you have not already subconsciously accepted the idea of gradually giving up service in smaller centres like Sept-Îles.

I already received a letter from Mr. Jeannot confirming some suspicions but I would like to hear your comments.

M. C.I. Taylor: Monsieur le président, je peux assurer le député que pour l'instant nous n'avons aucun projet de modifier la composition de notre réseau intérieur. En tant que transporteur national, nous estimons que les régions comme celles que vous évoquez... Or, nous subissons des pressions assez fortes de la part du transporteur régional dans cette localité, mais nous n'avons pas changé notre position. Comme je l'ai expliqué à M^{me} Côté, nous avons essayé de trouver une meilleure façon d'intégrer le service avec le transporteur régional pour le tronçon Sept-Îles-Québec et Sept-Îles-Montréal. Mais nous n'avons pas de projets... Oui, je vais certainement défendre Sept-Îles.

[Text]

M. Maltais: Ce n'est peut-être pas l'occasion, monsieur le président, mais au nom des gens de Sept-Îles et de la Côte Nord, nous insistons pour que vous restiez encore longtemps à Sept-Îles!

Le président: Merci, monsieur Maltais.

The Chairman: According to my timepiece, it is now 6.06 p.m. I propose to cut off these hearings at 6.15 p.m. sharp. I have indications from four people that that they want a second round. There obviously is not going to be time for a second round, so I will go to one member from each party. Mr. Nowlan.

Mr. Ellis: Split it up. Two minutes will do me. Mr. Nowlan will do it in two minutes or I will break his . . .

Mr. Nowlan: There are so many things that we have just touched on the surface and unfortunately, we are all in that same position. Not you, Mr. Campbell, because it is all as clear as mud to you. But it is not that clear to me. My friend here says he is a free enterpriser. It must be because he has been wearing a red jacket this afternoon, because I certainly do not subscribe to that, even though Mr. Taylor is a nice individual.

Anyway, very quickly, because that is only 30 seconds. Mr. Maltais got into regional, your own vice-president is starting to suggest that Wardair and CP get together, with then Pacific Western, and Nordair sits there in a state of limbo. Quebecair would like to get its teeth into that. I mean there are so many things. And you have been great today, Mr. Taylor, because you know the industry. Your answers were even longer than our questions. Unfortunately, time is running out at this stage; but I want to leave you with a thought. I have all sorts of questions here on domestic runs and international runs. Why are you afraid of competition? Are you inefficient? Are you not prepared to meet it and let the marketplace . . . ? But let us not rehash a lot of that.

Basically, I am coming down to this. I appreciate we have a good system. But if the system is so good and so stable, where your company is the dominant person carrying at least 65 per cent or 61 per cent, according to Mr. Hunter, of the domestic traffic last year, I guess, one of the things that bothers me is that when you have a strike in your carrier service, the whole system across national carrier service grinds to a halt. And for that reason alone, my bias, let alone a philosophical one which can add another reason . . . I am certainly interested in getting a little more viability in terms of competition.

Mr. Ellis: Competition.

Mr. Nowlan: That is the sort of the thing that bothers me about your very dominant position. And I come to the question. If you would like to comment on the strike situation . . . But I do not want to waste too much time on the strikes, because that is a fact of life. We have had too many of them and we can have more. But do you not think that rather than really freezing in the status quo, which is what we are doing if

[Translation]

Mr. Maltais: It might not be the right time to make this point, Mr. Chairman, but on behalf of the population of Sept-Îles and the North Shore, I urge you to keep your service in Sept-Îles for a long time to come.

The Chairman: Thank you, Mr. Maltais.

Le président: Je vois qu'il est 18h06. Je vais lever la séance à 18h15 précises. Quatre personnes m'ont indiqué leur désir de participer à un deuxième tour, mais puisque nous n'aurons pas de temps, je vais donner la parole à un membre de chaque parti. Monsieur Nowlan.

M. Ellis: Nous allons partager le temps. Deux minutes me suffiront. La même chose pour M. Nowlan, ou bien je lui casse la . . .

M. Nowlan: Il y a tant de questions que nous n'avons abordées que superficiellement et nous sommes tous dans la même position. Pas vous, M. Gamble, parce que tout est clair comme de la boue pour vous, mais pas pour moi. Mon ami dit qu'il défend la libre entreprise. J'ai du mal à le croire, sans doute parce qu'il porte une veste rouge cet après-midi. Je reconnais que M. Taylor est bien sympathique.

Bon, j'ai parlé 30 secondes. M. Maltais a parlé du transporteur régional, votre propre vice-président commence à proposer une fusion de Wardair et CP, ce qui laisserait Pacific Western et Nordair dans les limbes. Cela ferait bien l'affaire de Québecair. Il y a tant de choses. Et vous nous avez beaucoup appris aujourd'hui, monsieur Taylor, car vous connaissez l'industrie. Vos réponses ont même été plus longues que nos questions. Malheureusement, il nous reste très peu de temps, mais j'aimerais vous laisser cette réflexion. J'ai toutes sortes de questions ici concernant les lignes nationales et les lignes internationales. Pourquoi avez-vous peur de la concurrence? Êtes-vous inefficace? N'êtes-vous pas préparé à y faire face et à laisser aux forces du marché . . . ? Mais nous n'allons pas ressasser tout cela.

Voilà où je veux en venir. Je sais que nous avons un bon système, mais malgré cela, puisque votre compagnie transporte au moins 65 ou 61 p.100, selon M. Hunter, des passagers au Canada, une grève chez vous risque de paralyser tout le secteur. Pour cette raison seule, et compte tenu de mon parti pris philosophique . . . je tiens vraiment à ce que la concurrence devienne un peu plus visible.

M. Ellis: La concurrence.

M. Nowlan: Vous avez une position dominante et cela me dérange. J'en viens maintenant à ma question. Pouvez-vous répondre à mon observations sur la grève? mais je ne voudrais pas trop perdre de temps là-dessus, car cela fait partie de la réalité. Nous en avons déjà eu trop et il pourrait y en avoir encore. Ne pensez-vous pas qu'au lieu de figer le statu quo, comme ferait ce Livre blanc, nous devrions permettre davantage d'évolution?

[Texte]

the minister approves this white paper, that there should be more of the evolution? Where are you going to be heard?

You have done fairly well under the CTC and the ATC. And I really do not know from your whole evidence today that, even if we do not do anything with this white paper, you are defectively deregulated. You are the predominant carrier. And as I understand your evidence, you really would like to make sure that no one else comes in. Do you not think, in terms of the evolution of this country, using the parallel—this is the question—of communications, that, in effect, if we had frozen out everybody in a policy statement years ago, we would have had just the CBC? We would not have the progressive evolution of a CTV. And now because of markets and people in a central area, we have a global system.

• 1810

I really think that is a little more parallel to the reality of Canada than just you being big about freezing out everybody else and admitting now, because of ministerial discretion, that CP is there too but, you know, it is just there.

The Chairman: Mr. Taylor, your answer will be as short and snappy as the question.

Mr. Siddon: And to the point.

Mr. C.I. Taylor: It will be. I will try not to take Mr. Nowlan's time, and I appreciate it.

On the question of strikes, just this one simple comment I think I have to make. Air Canada has had fewer strike days than anybody else in the industry, and I will stop at that.

Mr. Nowlan: But you set the pay scale, my friend tells me.

An hon. Member: They set the pay scale, everybody else has to follow it.

Mr. C.I. Taylor: I will have to take exception to that as well, because it is the other national carrier which sets the pay scale.

On the question of not wanting competition, we have a very large regional carrier in western Canada that is growing, and growing very rapidly. We have CP, which is growing domestically, and has not yet, I guess, gone all the way across the country the way it wants to go. So we have competition coming at us right now with the carriers that are there moving up on us fairly rapidly. So we will face increasing competition by accepting this policy. We are not freezing competition, by any stretch of the imagination.

I do not want to take a lot of time. But, just to make that point, we are not freezing competition at all, because these other carriers are coming at us uncontrolled in terms of capacity, so we will face a lot more competition in the next few years with this sort of evolving policy, Mr. Nowlan.

The Chairman: Short snappy one, Mr. Deniger.

[Traduction]

Vous n'avez pas été maltraité par la CTC et le CTA. Vous êtes le transporteur dominant. Si je vous ai bien compris, vous voulez vous assurer que personne d'autre ne viendra marcher sur vos plates-bandes. Si nous avons agi de la même façon dans le domaine des communications, nous en serions réduits au seul service de Radio-Canada, nous n'aurions pas eu de CTV. Mais maintenant à cause du marché et de la population dans la région centrale, nous avons aussi le réseau Global.

Cela me semble plus proche de la réalité canadienne, au lieu d'essayer d'empêcher les autres d'entrer sur le marché et d'admettre, à cause d'une décision ministérielle, que la compagnie CP est là également. Bien sûr qu'elle est là.

Le président: Monsieur Taylor, veuillez répondre aussi brièvement que possible.

M. Siddon: Et répondre aux questions que l'on vous pose.

M. C.I. Taylor: Je vais essayer de ne pas prendre le temps de M. Nowlan.

Je voudrais tout simplement dire quelque chose au sujet des grèves. Air Canada a connu moins de jours de grève que n'importe quelle autre industrie, et je n'en dirai pas plus.

M. Nowlan: Mais c'est vous qui fixez les salaires, d'après ce qu'on me dit.

Une voix: Il fixe les salaires et ensuite tout le monde doit lui emboîter le pas.

M. C.I. Taylor: Je ne suis pas d'accord, c'est l'autre transporteur national qui fixe les salaires.

A propos du refus d'accepter la concurrence, nous avons un transporteur régional important dans l'Ouest du Canada dont les opérations se multiplient et qui croît très rapidement. Nous avons la compagnie CP Air dont la présence sur le marché national est de plus en plus forte, mais qui, je crois, ne dessert pas encore tout le pays comme elle le voudrait. Donc à cause du nombre de transporteurs qui ont fait leur apparition relativement rapidement sur le marché, nous devons faire face à une concurrence croissante, et cela parce que nous acceptons cette politique. Comme on s'en rend compte, nous sommes très loin d'empêcher la concurrence.

Je ne veux pas monopoliser le temps du Comité, mais je le répète, nous n'empêchons pas la concurrence du tout parce que les opérations des transporteurs concurrents ne sont pas contrôlées; ainsi dans les années à venir, la concurrence à laquelle nous devons faire face sera plus importante, compte tenu du projet gouvernemental, monsieur Nowlan.

Le président: Une dernière question très rapidement, monsieur Denniger.

[Text]

Mr. Deniger: A short snappy one. Thank you.

It has been argued the Liberal government in 1978 and the Conservative government in 1980, through orders in council decisions—

Mr. Nowlan: We hardly got into 1980.

The Chairman: Let him ask his question.

Mr. Deniger: I know it is a painful memory to my colleagues opposite.

The Chairman: On that we are all agreed. Let us get on with it.

Mr. Deniger: However, it is not painful for me at all to think of early winter 1980. But it was argued and said in 1978 and in 1980 that the government in place, through orders in council decisions, basically opened up the domestic competition market. It was also argued the 1980 decision was certainly one that favoured Wardair.

In your opinion what impact did the 1980 decision have on you and what do you consider the impact of that decision to be on Wardair? Do you also think that Wardair used the decision as well as it could have?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: I hope Max will still speak to me when we leave tonight.

The Chairman: I will get you together.

Mr. C.I. Taylor: The impact of the February 15, 1980 order in council could have had a major impact—or could have had an impact, and I will not define whether it is major or minor—an the Canadian transcontinental scene if Wardair had taken advantage of it. The point I made earlier this afternoon was with the opening up of the charter rules by order in council, which was a considerable opening up—the whole question of top-off, which I am not sure is understood but which, in effect, put as big an airplane capacity as the 727 on every airplane that Wardair wanted to fly—that could be sold right up to departure time.

So my point was that was a major opening up of the regulations for Wardair in that order in council. And my observation is—and I know a lot of people second guess me, and I am sure a lot of people second guess Max—that Wardair continued to concentrate on the international services. Ergo, my comment earlier this afternoon is I do not see any “need” for opening up any further.

The Chairman: Thank you. A short snappy one, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: One brief statement, then my question, Mr. Chairman. My colleague, Mr. Siddon, put on the record some of the reasons for the decline in profits in the United States. There were three figures put on the record this morning that I wanted to repeat for this afternoon and those were the profits of TWA, their net profit for last year, \$45 million; Delta, \$91.6 million; and USAir, \$51.1 million. In fact, all the airlines did not do so badly in the States last year despite air

[Translation]

M. Denniger: Très rapidement donc, merci.

D'aucuns prétendent que le gouvernement libéral en 1978 et ensuite le gouvernement conservateur en 1980 par décret en conseil—

M. Nowlan: Nous avons à peine parlé de 1980.

Le président: Laissez-lui poser sa question.

M. Denniger: Je sais que mes collègues d'en face n'aiment pas qu'on en parle.

Le président: A ce sujet nous sommes tous d'accord. Continuez.

M. Denniger: Pour ma part, l'hiver de 1980 n'est pas une expérience malheureuse. Mais d'aucuns prétendent, comme je l'ai dit, qu'en 1978 et ensuite en 1980, le gouvernement au pouvoir a, par décret en conseil, ouvert la concurrence sur le marché national. D'autres disent également que la décision de 1980 a certainement profité à Wardair.

A votre avis, quel impact cette décision a-t-elle eu sur vos opérations et, à votre avis, sur celle de Wardair? Est-ce que vous pensez aussi que Wardair s'est prévalu du décret autant qu'elle aurait pu?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: J'espère que Max et moi ne seront pas fâchés lorsque je sortirai d'ici.

Le président: Je vous rapprocherai.

M. C.I. Taylor: Le décret du 15 février 1980 aurait pu avoir un impact très important—en tout cas un impact, qu'il soit important ou non—sur la scène transcontinentale canadienne, si la compagnie Wardair s'en était prévalu. Ce que j'ai dit plutôt cet après-midi, c'est qu'en libéralisant la réglementation en matière de nolisement par décret en conseil, un pas important—et je ne suis pas certain que l'on ait bien compris—a été fraudri, qui aurait permis à Wardair de pouvoir vendre jusqu'au départ un nombre de places équivalent à la capacité d'un 727 sur ses longs courriers.

Ce décret en conseil déréglementait donc beaucoup en faveur de Wardair. Je remarque donc comme beaucoup que Wardair continue d'assurer en priorité des vols internationaux. Par conséquent, comme je l'ai dit cet après-midi, il n'est donc pas «besoin» de déréglementer davantage.

Le président: Merci, une dernière question très rapidement, monsieur Ellis.

M. Ellis: Je poserai donc très rapidement ma question, monsieur le président. Mon collègue, M. Siddon a donné officiellement certaines raisons qui expliquent la baisse des profits aux États-Unis. On a cité ce matin trois chiffres que je voudrais que l'on répète cet après-midi, à savoir les profits nets de TWA pour l'exercice écoulé, 45 millions de dollars, les profits de Delta, soit 91,6 millions de dollars et ceux de USAir, 51,1 millions de dollars. En fait, les compagnies aériennes

[Texte]

controllers, despite a weakening market and despite deregulation.

• 1815

Mr. Chairman, I wanted to ask Mr. Taylor if he will briefly tell us if they are going to fight very hard to hang on to Nordair, or will they agree with the government's order to divest themselves of it when the time comes?

The Chairman: Mr. Taylor.

Mr. C.I. Taylor: I guess the simplest answer to that question in the limited amount of time is that I will obviously conform to whatever the government's instruction is with respect to Nordair.

The Chairman: Mr. Taylor, my own short, snappy one. Air Canada is 45 years young: How many of those years have you been with Air Canada?

Mr. C.I. Taylor: I hate to admit it, but I think it is 33.

The Chairman: Good.

I am going to close the hearings with this. I want to assure you, Mr. Taylor, that you were not here as a witness this morning. It may have seemed like that, but it has only been since 3.30 this afternoon. Again, as usual, you have been a very competent witness. We thank you for coming, and as usual I want to wish you and Air Canada continued success.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I was just wondering, as Air Canada does enjoy the status of Canada's largest airline and we have a number of witnesses yet to appear and Mr. Ward I think got almost twice the time Mr. Taylor did, whether he might like to come again before this committee in relation to this subject?

The Chairman: That is like asking somebody if he has stopped beating his wife yet, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Okay.

The Chairman: Thank you very much. The meeting is adjourned until 8 o'clock this evening.

[Traduction]

américaines ne s'en sont pas mal tiré l'année dernière en dépit de la grève des contrôleurs aériens, d'un affaiblissement du marché et, également, de la déréglementation.

Monsieur le président, M. Taylor pourrait-il très rapidement nous dire si Air Canada va faire tout ce qu'il peut pour conserver Nordair ou si conformément au décret gouvernemental, ils vont vendre la compagnie, le moment venu?

Le président: Monsieur Taylor.

M. C.I. Taylor: Je crois que la réponse la plus simple que l'on peut donner à cette question, compte tenu du temps limité qui nous reste, est que sans aucun doute, nous accèderons aux demandes du gouvernement.

Le président: Monsieur Taylor, permettez-moi de vous poser rapidement une question, Air Canada n'a que 45 ans: depuis combien de temps êtes-vous au service de la compagnie?

M. C.I. Taylor: Bien que je n'aime pas l'avouer, depuis trente-trois ans.

Le président: Très bien.

Nous allons terminer là-dessus. Je voudrais vous assurer, monsieur Taylor, que c'est seulement depuis 15h30 que vous êtes ici à titre de témoin et non depuis ce matin. Comme d'habitude, vous avez fait montre de compétence. Les membres du Comité vous en remercient; je voudrais, pour ma part et au nom du Comité, souhaiter bonne chance à Air Canada.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Monsieur le président, je me posais une question; étant donné qu'Air Canada est la compagnie aérienne la plus importante au pays, que nous devons encore entendre bon nombre de témoins et que M. Ward a eu, si je me souviens bien, deux fois plus de temps que M. Taylor, je me demandais s'il souhaitait se présenter de nouveau devant le Comité pour discuter de toutes ces questions?

Le président: C'est comme demander à quelqu'un s'il a cessé de battre sa femme, monsieur Siddon.

M. Siddon: Très bien.

Le président: Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à 20h00.

APPENDIX "TRPT-21"



Air Canada Submission
to the
Parliamentary Committee on Transportation
Review of Proposed Domestic Air Transport Policy

- 1 Summary
- 2 Introduction
- 3 Comments on the Policy
- 4 The Air Canada Presence
- 5 The Concept of Deregulation
- 6 Air Canada and "The Public Purse"
- 7 Air Canada's Technical Excellence
- 8 Price Leadership

SUMMARYIntroduction

- 1 Air Canada was created in 1937 to provide air services desired by government but which would otherwise not have come into being at that time. It has grown to be the tenth largest airline in the world. Its service standards and technical excellence have been recognized by international authorities.
- 2 Air Canada's base and technological installations are unequalled in the industry.
- 3 It has pioneered low cost fare programs, including Charter Class Canada and Seasonal Seat Sales.
- 4 Regional carriers have been paid \$26.9 million in subsidies, since 1966, while Air Canada dividends since 1979 total \$52.8 million, almost twice the total of all the subsidies it received in earlier years. Since Parliament altered the airline's mandate in 1978 it has operated profitably with considerable success.
- 5 Air Canada provides stability to an otherwise unstable industry, is a showcase for Canadian excellence and provides a window on high technology for Canada.

- 6 Air Canada's submission is based on the premise that air transport policy must take into account the needs of consumers, all taxpayers, the need for a functioning efficient airline system and the financial needs of the industry.
- 7 Policy must take into account that Canada is unique, being the second largest country in the world in area, ninth in gross domestic product, sixth in its use of passenger air transport, eighth in cargo, seventh in exportation of goods, tenth in importation and twelfth in exportation of services (including air transportation). It is thirty-first in population.
- 8 Canada's largest city is forty-ninth in the world, its third largest city is not among the largest two hundred in the world. Its busiest air route is tenth in North America, its busiest long haul route is fiftieth.
- 9 Canada has its own economy, demography, society and geography and must have its own air transport policy.

Comments on Proposed Policy

- 1 Policy revision is required and Air Canada supports the objectives of the policy statement as set out in it. In general it believes the proposed policy will allow the Canadian system to grow and develop suitably. Specific concerns are outlined in these comments.

- 2 The industry is changing rapidly and has become competitive and more flexible in recent years. Some of the changes have been difficult for some airlines to adapt to and the financial results reflect this.
- 3 Air Canada believes the new policy provides opportunities for all carriers to grow and considers the view that regulation is required to be well founded.
- 4 Air Canada agrees with the proposal to limit the number of national carriers to two and the regional carriers to four. Present markets are not large enough for more.
- 5 Air Canada does not believe there should be restrictions on aircraft size for either national, regional or local carriers. If the policy is right, aircraft size will be appropriate. Future technological change is not easily predictable and airlines will want to use what is best for their needs. Engine types should not be restricted.
- 6 The national carriers should not be precluded from serving the North. Furthermore the policy would prevent national, regional or local carriers from providing service to the North which crosses a line drawn from Winnipeg to Resolute Bay and such service might in the future be feasible.

- 7 Air Canada regards off-peak charters as a threat to the year-round service which is essential for Canadian communities.
- 8 Air Canada believes the national carriers should not be precluded from offering long-haul domestic ABC charter operations within the new very large regions.
- 9 A real distinction must be maintained between unit toll and specialized charter services for leisure travel. Policy should state specifically that advance purchase and minimum stay requirements be no less stringent than at present.
- 10 Inter-regional operations should meet the criteria of public convenience and necessity, should be viable in themselves and not be based on results of other, extraneous operations such as charter flights beyond the terminus city. Where such services have been authorized, they should be reviewed under the above criteria.
- 11 A more precise definition of "local carrier" status is preferable to restrictions on equipment and the definitions in the policy require clarification and precision. Such carriers should be limited to flights of 250 to 300 mile stages on directly competitive routes or an intermediate stop-over point be mandated.

- 12 National carriers should co-operate with local carriers, as Air Canada has been doing for some time, but such co-operation should be on a normal business basis.
- 13 There is less need for all-cargo licensing because more generous licensing of passenger services will create additional cargo capacity. Future proposals should meet the criteria of public convenience and necessity.
- 14 Proposed restrictions on aircraft for cargo service by national carriers are unnecessary.

Air Canada's Presence

- 1 Air Canada believes its presence in the Canadian airline industry is a tangible and solid benefit to Canadian consumers and the nation as a whole. Canadians benefit from its service, reliability, safety and its ability to serve small and large communities. Its technical excellence is a national asset enabling it to compete against the world's largest airlines.
- 2 Air Canada's competitors in Canada are growing faster than is Air Canada itself in respect to operating revenue, invested capital, traffic and domestic boardings.

- 3 Other airlines have ample opportunity to grow while Air Canada is forced to look outside Canada for expansion. To be successful outside Canada, the national airline requires a strong domestic presence as it competes against the very large, national foreign carriers.
- 4 The proposed policy offers regionals room to compete, CP Air is unrestricted and presentations to the committee so far seem to suggest Air Canada should be the only airline whose future would be restricted. A policy restricting only Air Canada would be unacceptable.

The Concept of Deregulation

- 1 Advocates of deregulation cite the U.S. experience but Air Canada believes such comparisons have no validity. Policy must take consumer's interests, the financial needs of the airline industry and broad national goals into account. Deregulation has failed to do this in the U.S.A.
- 2 Deregulation has disrupted service to cities which are the size of important Canadian centres, the Interdepartmental Committee has pointed out that Canadian fares are lower than those in the U.S. for both full-fare and discount fares and the major beneficiaries of deregulation have been extremely large cities and resort centres.

- 3 Fares to distant cities which are large are often lower than fares to intermediate, smaller cities and the airline industry is now suffering unprecedented losses while airline employees in the U.S.A. are facing paycuts and layoffs as well as outright loss of jobs. The American government is paying more than \$90 million a year to subsidize essential service which would otherwise be lost.

Air Canada and the "Public Purse"

- 1 It has been alleged that Air Canada has an unfair advantage due to its ownership.
- 2 The government's investment in common shares of Air Canada is the act of a wise and prudent owner, not a benefit conferred unfairly on the airline. It has proven to be a wise investment whose book value has risen from \$1,000 a share when they were first issued in 1978 to more than \$1,640 at the end of 1981.
- 3 The interest rate on Air Canada's long term debt reflects the credit worthiness of the company and is not in an unfair relationship to the interest rate paid by others. Air Canada's average interest cost on all long term loans in 1980 was 7.05%.

CP Air's was 8.02% while Wardair, a smaller and less well-financed corporation was 10.9% as might be expected. These are normal commercial differentials and ought not to be seen as unfair.

- 4 Export-Import bank loans form an important source of finance for all airlines and are available to all at the same fixed rates.
- 5 Air Canada competes with foreign airlines as well as Canadian and on that basis it ought not to be criticized for having its financial affairs organized so it can compete effectively.

Air Canada's Technical Excellence

- 1 Air Canada is an important source of technical knowledge for Canada and its excellence has been recognized internationally. (It won the Air Transport World Technical Management Award in 1982).
- 2 The Dorval Base and its field maintenance operations are among the best in the world and could not be maintained at the existing level of excellence without a strong domestic presence in air transport.

- 3 Airlines either buy technology or originate and own their own. If they possess skills, expertise can be sold to other airlines. This requires a heavy investment and that can only be justified by a large fleet. Air Canada sells its skills now.
- 4 Its engine testing cell, its pneumatic shop and its projected computerized avionics repair shop are unique in Canada and with its other shops, are used by 40 airlines.
- 5 Air Canada pioneered many techniques in reliability-testing and is in the front rank of world airlines in this respect. In doing so, it keeps Canada at the leading edge of important technological developments. It has trained pilots for 24 airlines in the last three years.
- 6 All these skills could be lost to Canada unless they are justified by an airline of a size which is able to support such highly technical resources.

Price Leadership

- 1 To the extent that Air Canada is a price leader, Canadians have benefitted from it. Air Canada has developed many incentive fares which stimulate travel including Charter Class Canada and Seasonal Seat Sales.

- 2 There have been times when Air Canada initiated tariff changes and times when other airlines did so. Such activities are the normal ebb and flow of the marketplace.
- 3 Air Canada has been able to restrain prices and operate profitably. It competes vigorously on its routes and has organized its fleet utilization to find capacity which can be mounted in a competitive trust into the charter market. Such activities are of great benefit to Canadian consumers.

INTRODUCTION

Air Canada welcomes the opportunity to present its views on future domestic air transport policy. It welcomes, too, the opportunity to respond to some of the criticism that has been directed to it, criticism which the airline believes is attributable to its success in achieving the goals Parliament set out for it originally in 1937 and as revised in the Air Canada Act 1977.

Air Canada was created as Trans Canada Air Lines in 1937 to meet a consumer need which private investors were not at that time prepared to consider as commercially feasible. Since then it has become the world's tenth largest airline in passenger miles flown and has earned an international reputation for its service standards and technical excellence.

It has achieved these goals because it has earned support in the marketplace. Although it had a preferred position in domestic aviation, but no longer does. It now has to compete vigorously against the world's largest airlines internationally and has done so with marked success.

Its service standards are attested to by the British hospitality critic, Egon Ronay who ranked Air Canada as one of the two top airlines on the North Atlantic. Its technical expertise is attested to by the Air Transport World Technical Management Award which Air Canada won in 1981.

This award is based on Air Canada's fuel consumption and conservation program, on-time performance and maintenance capability. A tribute from an American authority to the 23,000 employees whose skills have earned international recognition.

The merit of its consumer service is demonstrated by the fact that Canadian air fares are generally lower than those in the United States in respect to both full economy and stimulative discount fares. This is confirmed on page 231 of "Economic Regulation and Competition in the Domestic Air Carrier Industry" prepared by the Interdepartmental Committee on Competition and Regulation in Transportation and published in February, 1981.

Canada is fortunate to be the home of a world-scale airline which is an acknowledged leader in the technology of the airline industry. It is doubtful that Canada can support another fully equipped digital and computerized avionics overhaul and repair shop, a facility of the technical excellence of Air Canada's base at

Dorval, or another massive computer installation able to meet a multiplicity of specialist transportation needs which the Reservec installation does for all the regional carriers, 1,400 travel agents and over 100 other businesses.

Canadian consumers have been well served by Air Canada's pioneering in many fields. As well as providing essential services to Canadian business travellers, Air Canada pioneered Winter holidays in the Caribbean. Trans-Atlantic fares on scheduled aircraft at charter prices were an Air Canada innovation, greatly resisted by other carriers who are now dependent on this type of fare for survival of their Atlantic services.

Nor has Air Canada been a drain on Canadian taxpayers. The few small subsidies paid the fledgling airline amounted to a total of \$23.9 million since 1938, less than the \$26.9 million paid to Quebecair and EPA since 1966. It has not received such subsidies for many years. Since 1979 Air Canada has paid dividends to the Canadian treasury of \$39.6 million and will pay another \$13.2 million this year.

Apart from the benefits to consumers, Air Canada has also demonstrated its commercial capability. Since Parliament redirected its goals in 1978, the airline has established itself as one of the few North American airlines able to earn respectable profits and in 1981 was one of the two of three publicly owned airlines of the world which earned a profit.

Air Canada provides strength and stability in a basically unstable industry. It provides a showcase demonstrating Canadian excellence throughout the world: it is recognized internationally as one of the world's best airlines. It provides a window for Canadians on the high technology of the airline industry.

Air Canada is not a socialist experiment: it is a functioning commercial operation, owned by all the people of Canada whether they travel by air or not and as such it has served Canadians well.

This national, publicly owned airline believes that air transport policy must establish the right balance between the various interests which are first and foremost concerned with air transport. We believe these interests are those of the consumers of airline product; business travellers, leisure travellers, those who travel for family and other personal reasons and shippers as well as all of us who use the many products which are moved by air. It must also take into account the concerns of that part of the Canadian population who do not travel by air but who pay taxes - none of those taxes go to Air Canada now and none would need to do so if policy is right. Tax payers gain economic benefits from a functioning efficient air transport system. Policy must be fair to the airlines as well. Their future health is important and if Canada is to maintain an efficient and effective airline system, they must be able to generate the funds necessary to meet future needs.

Such a policy must necessarily be unique to Canada because Canada is a unique country. This is the second largest country in the world in area, it is ninth when ranked by gross domestic product. We are the sixth largest consumer of passenger air transport measured in revenue passenger kilometers, eight in our use of air cargo. We are the seventh biggest exporter in the world and twelfth largest importer of goods, we are the tenth largest importer of services (which includes the purchase of air fares from foreign airlines) and the twelfth largest exporter of services.*

Yet Canada is only thirty first in rank by population.

This relatively small population in an enormous land has created one of the world's busiest and most mobile societies.

Being unique our policies must necessarily be specifically designed to suit our own needs. This is particularly true for aviation. We are heavily dependent on air travel. Our largest city is the forty ninth largest in the world, our second largest is fiftieth but our third largest does not appear on a list of the 200 largest cities. Our two biggest urban centres are only 315 air miles apart: our third largest is 2,000 miles distant from our largest and 2,286 miles from our second city.

(All data from The world in Figures. The Economist, London, 1981)

Our busiest air route is the tenth busiest in North America. Our busiest long haul route is about fiftieth in North America. We do not have the volume but we do have the distances.

Canada has its own economy, demography, society and geography (against which, as Sir Wilfred Laurier pointed out, it is impossible to legislate).

Therefore Air Canada's submission is based on a desire to see a policy which is suitable for Canada and not one borrowed holus bolus from abroad. While we can learn from the experience of others, we must provide our own discriminating scrutiny to establish the right policy for Canada.

COMMENTS ON PROPOSED POLICY

Air Canada firmly believes that a revision of existing domestic policy has been required for some time and wholeheartedly supports the objectives of new policy as outlined on page 14 of the published document.

Briefly the objectives are to provide an environment that promotes: adequate, stable air service with little need of subsidies; air carrier innovation and efficiency; industry financial stability; reasonable opportunities for access to additional points by all carriers; respect existing carrier rights and licence authorities to the greatest possible extent; provide guidance to the Canadian Transport Commission without imposing a rigid struture.

Any policy should be judged in the light of how it meets those objectives.

While Air Canada has specific concerns regarding some of the proposed changes we believe that in general the proposal as published will provide an environment which promotes service development and growth, and which will stimulate continued innovation and efficiency. The proposal generally respects existing carrier rights and provides needed guidance to the Canadian Transport Commission. These results will be achieved through the development of a carefully considered policy statement which ensures

that Canadian consumers will continue to enjoy a stable but competitive aviation industry which provides a high level of safe, reliable and efficient service to all areas of the country at tariff levels among the lowest in the Free World.

Change in the industry in recent years has been substantial. The result is a more highly competitive airline system which provides the consumer a wide choice of rates and services. In the short term, this is viewed by the consumer as beneficial for the industry and the public although some uncertainty has resulted for all carriers, as many of these changes made existing government policy statements redundant.

Air Canada has adapted to new competitive presences. Like other carriers, we believe growth, and the prospect of future growth, are important for any company to remain a forceful and dynamic entity. Some of the changes which have occurred, make it difficult for markets to absorb the substantial addition of new competitive capacity during a period of low growth. We believe the less than satisfactory financial performance of many carriers in 1981 can be linked to their efforts to enter a number of new markets in a short period of time with an excess of capacity.

Air Canada has also been concerned with the plans other airlines have announced to purchase new aircraft. A study done by the company shows the total capacity expansion plans of these

carriers for the next few years would put into place far more seats than required by even the most optimistic traffic growth projections. It is understood that some carriers appear to be reassessing fleet plans and this may lead to a more realistic fleet for Canadian airlines.

It is Air Canada's hope that a firm new policy will provide all carriers with the ability to project future growth opportunities realistically and enable them to develop sounder equipment and operating plans. No one is well served by a financially unhealthy airline industry trying to survive in a market where capacity far outstrips demand.

Air Canada considers it well founded for the government to recognize that a degree of regulation continues to be required by the Canadian air transportation industry. There appears to be no question that the U.S. deregulation experiment which has attracted so much interest over the past few years has produced mixed results in a market many times our size. Air Canada believes that the positive results such as lower fares which are claimed by advocates of deregulation are already enjoyed by Canadian consumers and this will continue to be so with prudent regulation. At the same time, we believe the proposed policy will avoid some of the more serious problems which have resulted from deregulation such as reduced or eliminated service to small communities and serious financial troubles for most carriers.

A later section of this submission deals with deregulation as a concept.

TWO NATIONALS AND FOUR REGIONALS

* Air Canada agrees with the proposal to limit the number of National carriers to the existing two and the number of regional carriers to the existing four. These numbers are realistic given the limited size of Canadian markets and the growing role played by domestic charter operators.

One must bear in mind the relatively new presence of Wardair and the regional carriers in the domestic trans-continental market as Advance Booking Charter operators and the very substantial changes that have been made in the Air Carrier Regulations since 1979 to facilitate this type of service. Wardair and the regional carriers have ample opportunity under existing regulations to participate in long haul domestic markets and further concessions would only result in more serious capacity problems. The Canadian market during off-peak periods is still not large enough to support more than two national carriers and it could ill afford the excess capacity that would be dumped into it during these periods if additional scheduled carriers were licenced.

Because a scheduled licence carries the responsibility to serve a market on a year round basis, one of the most serious problems faced by all Canadian carriers is the seasonal imbalance resulting from the preference of Canadians for air travel during the peak summer season. Licensing additional scheduled carriers would do nothing to improve the situation, for the summer market is already well served by schedule and charter flights. But the presence of additional scheduled capacity in the winter would have a serious impact on the viability of the existing carriers.

RESTRICTIONS ON AIRCRAFT SIZE

* Air Canada believes it may be unwise to restrict the two national carriers to the use of large aircraft (Group F and up) while regional airlines are granted the freedom to use any size of equipment they choose. In addition, we do not see the wisdom of limiting local carriers to non-jet equipment. There are sufficient safeguards in the proposed policy to control the roles to be played by the three levels of carriers without restrictions on size of aircraft or engines which may, in the future, preclude taking advantage of important technological advances.

By restricting the national carriers to aircraft sizes no smaller than Group F, they could be prohibited in the future from operating between long-haul markets which would normally fall under

their jurisdiction. For example, it is possible that a highly efficient, small capacity aircraft powered by either turbo prop or turbo jet engines could allow high speed, non-stop flights between distant points where traffic does not warrant the use of Group F and larger equipment. With the proposed equipment restriction, national carriers could not provide such services and traffic would go to the regional carriers on the basis that the national carriers would be unable to provide the service with existing aircraft types despite the fact that such services might be trans-continental in nature.

We have the same concern regarding prohibitions as to engine types. As fuel becomes a greater percentage of total operating costs, aircraft and engine manufacturers will direct their attention to airplanes with lower fuel consumption. This means that bypass ratios will become larger and larger and current turbo fan engines could, in fact, end up by being turbo props. With equipment and engine restrictions, both national and local carriers could be precluded from providing innovative new services with the most efficient aircraft available.

Should restrictions be deemed necessary in the final policy statement, then Air Canada believes firmer guidelines should be developed for regional carriers. As proposed, the regionals have freedom to select the aircraft of their choice, the only proviso being the ineffective one that "they should not contemplate the purchase of equipment with long-haul, non-stop capabilities unless fully justified for services within their role".

Air Canada is concerned that an argument (although a weak one) could be made for using any type of equipment in high density markets up to 800 miles and this could lead to the purchase of high capacity wide-body aircraft whose real purpose would be for use in trans-continental and international markets on a charter basis. Some regional carriers have done this in the past and without firmer controls, the same situation could develop again leading to further expensive overcapacity.

If policy defines roles appropriately, no equipment restrictions should be required.

In any event, the Aeronautics Act does not provide the Canadian Transport Commission with direct authority over the purchase of aircraft by air carriers, although it may control indirectly by restricting the size of aircraft that a carrier may operate pursuant to its licence. In actual practice, however, without specific policy guidelines it is difficult for the CTC to control the situation once an airline has purchased an aircraft type.

SERVICE TO THE NORTH

* Air Canada is concerned that the two national carriers would be precluded from providing unit toll service to points north of 60 degrees North Latitude. Although Air Canada has no present plans to serve such markets, we have, in the past, been requested to

do so by individuals and interested groups. As the north grows in future years, additional air service will be required, and we believe it may well be in the public interest for the national carriers to be given the opportunity to participate. If smaller, efficient equipment becomes available, it may be advantageous for one or the other of the national carriers to use such equipment to points in the North from points in the south on routes which would cross the regional dividing line running from Winnipeg to Resolute Bay. The policy as proposed would prevent national, regional or local carriers from providing such flights. We believe innovative northern service proposals should not be prohibited for the national carriers provided the application for such services meets the Air Transport Committee's test of "present and future public convenience and necessity".

IMPACT OF OFF-PEAK CHARTERS

* The problem of excess capacity on long-haul domestic routes during off-peak periods which has been created by excessive ABC operations is not adequately addressed in the proposed policy. Charter services are intended to alleviate capacity shortages during peak travel periods but the financial viability of scheduled domestic operations could be adversely affected by the presence of ABCs during the slow fall and winter months. Air Canada recommends

that the final policy statement include direction to the CTC to take into consideration the impact of the charter services they authorize during off-peak periods on the existing scheduled operations of all levels of scheduled carriers. There has been a dramatic change in the pattern of the peaks too. This must be considered in this regard.

REGIONAL ABC'S

* Air Canada is concerned that with the wider geographic boundaries being proposed for the two new regions, the two national carriers would be precluded from operating long-haul domestic ABC charter operations. With the greater distances between points in the two new regions (Winnipeg-St. John's or Winnipeg-Victoria, for example) the national carriers often have more suitable equipment to serve such distant points.

ADEQUATE FENCES FOR CHARTERS

* Air Canada agrees with the position taken that a "real distinction" is necessary between unit toll and specialized services catering primarily to the leisure traveller. Air Canada has many times upheld the need for adequate fences and indeed, the CTC study "An Assessment of the Effectiveness of the Restrictions on Low Priced Air Fares" (no. 40-80-12) supports that position. We believe it would be advisable for the policy to state specifically that advance purchase and minimum stay requirements be no less stringent than those required today to lessen serious diversion from normal economy fares and to maintain an adequate distinction.

INTER-REGIONAL FLIGHTS

* Air Canada believes the exception to the prohibitions on regional carrier inter-regional operations and non-stop service over 800 miles represents a potential trouble area and consideration should be made to providing the Canadian Transport Committee with clearer direction in this regard. Such services should not be licensed. For Example, such a service, if not provided by a national carrier, should meet stringent examination of the test of "public convenience and necessity". The operation should be clearly viable based on the anticipated traffic generated on the specific route and carriers should not be allowed to enter such long-haul or inter-regional routes by basing their financial justification on the result of other operations (such as beyond charter flights) that can be provided at the terminal city. If such a licence is issued for an experimental period, a full and detailed examination of the financial viability of the service should be made at the end of that period.

SUBSIDIZATION

* Air Canada suggests the policy should contain a statement contemplating the requirement for subsidy in certain cases where a non-viable air service is considered necessary by the government for appropriate social or economic reasons.

DEFINITION OF LOCAL CARRIERS

* A more precise policy definition is preferable to restrictions. The role of local carriers requires, more specific definition. Consideration should be given to a mileage limitation for non-stop operations of 250-300 miles on directly competitive routes, or a requirement to make an intermediate stop at a community not served by a national or regional carrier on routes where the local would compete with a national or regional carrier. Air Canada believes restrictions such as this are required to meet the objective of improved service to smaller Canadian centres which do not have service by a larger carrier. Such restrictions would not be necessary, of course, in instances in which a local carrier takes over a service previously operated by a national or regional carrier.

CO-OPERATION WITH LOCAL CARRIERS

* Air Canada agrees that co-operation and assistance is both desirable and necessary to foster the growth of a healthy local carrier system, and that such co-operation in most cases, can be rewarding to both. Air Canada has a history of such co-operation with many carriers in the past, and it might be noted that in paragraph 21, no recognition is given to the routes turned over to local carriers by Air Canada (co-operation with First Air, norOntair* and Air Ontario are some examples). Air Canada supports

the intent of paragraph 53, but believes the final policy statement should make it clear that carrier co-operation must be on a normal business basis. The final policy should also make clear that the type of co-operation envisaged is designed to foster the development of local air carrier service and would not be seen to lessen competition unduly.

CARGO SERVICE

* Air Canada has a serious concern with the potential for unrestricted all cargo aircraft operations by regional and local air carriers which the proposed policy would permit. In recent years, the Canadian Transport Commission has granted substantial freedom to Wardair and to "local carriers" to provide new cargo services, including the right for one operator to provide trans-continental all-freight service using DC-8 aircraft. These are in addition to the large increase in belly capacity resulting from new scheduled passenger services by CP Air and the regionals.

The proposed policy statement allows other carriers at all levels substantial room to expand to new passenger routes in the years ahead and each expansion entails an increase in the cargo capacity available to serve the limited Canadian market. With this growth, Air Canada believes the domestic cargo market could face a serious excess capacity situation. This would not only threaten the viability of existing Air Canada operations and the substantial

investment the company has made and is making to provide cargo service to the Canadian public, it would also impact the economic health of other carriers which have started providing all-cargo and small package services over the past few years. Air Canada views the freedom suggested for all-cargo operations in the proposed policy as serious and strongly recommends that beyond rights already granted, all levels of carriers be required to meet the test of public convenience and necessity.

Air Canada believes that the viability of all cargo service is at least as fragile as that of passenger service. We recognize that carriers have the right to anticipate growth in their cargo operations just as they do with passenger services. Yet we find the proposal for cargo to be inconsistent with the overall objectives of the policy statement as outlined on page 14.

AIRCRAFT RESTRICTIONS FOR CARGO

* As with passenger service, Air Canada believes that the national carriers should not be restricted to aircraft size for cargo operations. The airline has made a substantial investment developing a growing small package service which could, in the future, require the operation of smaller aircraft for rapid and efficient flights between Canadian communities. Air Canada suggests it would not be in the public interest to inhibit the airline's ability to provide such a service through a policy directive limiting aircraft size.

Air Canada's Presence

During the hearings it has been said that Air Canada is "too big", that it dominates the market and has an unfair advantage over other airlines. It has been said that its presence overwhelms the airline market.

Air Canada urges that its size is a direct benefit to Canadian consumers and to the nation as a whole. Canadians benefit from its ability to provide excellent service, reliable operation, safe operation year round to large and small communities. It argues that its fares are reasonable and its technical excellence undeniable.

Air Canada believes that technical excellence is a national asset of which Canadians can be proud. It argues that its market presence is necessary if it is to compete effectively against the world's largest and most efficient airlines. The fact that Air Canada does compete against them and prospers while doing so demonstrates its worth.

What is the significance of Air Canada's size? Obviously it is a matter of concern for competitors who have been growing faster than Air Canada. The fact is they are growing faster than Air Canada.

Average Annual Percent Growth in System Operating Revenue

	1977-1980	%
Air Canada		15.9
CP Air/Regional Carriers/Wardair		20.5

Air Canada's invested capital in 1980 was 33% greater than the level it had been in 1977. The combined invested capital of CP Air, Regional Carriers and Wardair increased by 314% during this time frame. These are hardly stagnant competitors.

Since 1977 Air Canada's share of operating revenue has fallen from 59% to 56% in 1980.

These are system-wide operating revenues and reflect Air Canada's wider range of operation. Considering the domestic market by itself, Air Canada has seen its share of passengers boarded fall from 56% in 1977 to approximately 48% in 1981. The company now boards less than half Canada's domestic airline passengers. Its share of domestic revenue passenger miles has fallen from 67% to 60% in that time and its share of passenger revenues for domestic travel has fallen from 66% to 57%.

The others have room to grow and are growing. Since the restriction on CP Air has only been lifted for the last three years, that airline's growth has only now begun to develop fully.

Despite the fact that Air Canada is less of a factor in the domestic market than it once was, its size is still a positive asset for Canadians whatever the views of the airline's competitors may be.

Air Canada is actively seeking growth outside Canada and accepts the fact that this is where its potential must more and more be realized. It is important, though, that Air Canada's plant, its fleet and its staff be preserved. These are contributors to stability. Future gains in productivity must be offset by new traffic earned outside Canada where market growth is expected to be minimal.

To take advantage of those foreign opportunities, Air Canada requires a strong domestic presence and believes its size is fully justified.

Within Canada there are many opportunities for future additional competition under the proposed policy. CP Air now has unlimited growth potential within the Canadian marketplace.

Based on some of the earlier presentations, it appears that Air Canada is the only airline calling for more competition in Canada's domestic service.

It is one thing to take away from the strong to give to the "weak" but the whole. Canadian airline industry and its ability to meet foreign competition on a sound basis must be preserved and that cannot be done if the structure is irredeamably weakened.

THE CONCEPT OF DEREGULATION

Advocates of deregulation as the basis for administering Canadian air transport look to the experiment in the United States as well as to theoretical economics. Air Canada believes there are sufficient differences between the two countries to make such comparisons invalid, that the experience in that country does not in fact support the theories espoused by the economists and that there is clear evidence that those interests which are most important in Canada are the very ones which have suffered the most under the American experiment.

As stated at the outset, Air Canada believes in the basis of the policy proposals when they assert that sound air transport policy must take both business and leisure consumers into account; must take the generality of the public into account, must consider the financial health of the industry as well as meet the needs of broad national goals for the future.

Deregulation in the United States has failed on all those counts.

Both business and leisure travel fares in the U.S. are higher than regulated fares in Canada. (See pp 231 and 360 of the interdepartmental study). Convenience and service standards have fallen drastically and the U.S. government has been forced to pay subsidies to ensure service to centres which, though small by their standards, are not that small by Canadian criteria. There can be no doubt that deregulation has contributed substantially to catastrophic losses by the U.S. airlines.

Apart from its dismal record at home, it is a policy which hits hardest at centres which are the size of the bulk of Canadian destinations and which are the heartland of Canada's economy and society. Table D-1 shows Canadian city populations compared to U.S. cities.

The report prepared for Air Canada by Melvin Brenner and Associates is available to the committee and substantiates these beliefs. Events since that report was prepared have given further substantiation to them.

Frequencies and volume of seats available are vital to good airline service. More than 100 U.S. cities suffered reductions of more than one third of the airline seats available to them. Among those cities, for example, were Long Beach California which is a city only slightly smaller than Calgary. It lost 52% of the capacity available. Stockton, California, a city the size of St. John, N.B., lost 52%. Macon, Georgia, a city the size of Saskatoon,

POPULATION SUMMARY OF SELECTED CANADIAN AND U.S. CITIES
1980 (estimated)

<u>CANADIAN CITIES</u>	<u>POPULATION⁽¹⁾</u> (000's)	<u>U.S. CITIES</u>	<u>POPULATION⁽²⁾</u> (000's)
1 Toronto	2,914.0	New York	9,078.0
2 Montreal	2,816.4	Los Angeles	7,513.0
3 Vancouver	1,202.8	Chicago	7,118.1
4 Ottawa-Hull	739.4	Philadelphia	4,709.8
5 Edmonton	621.6	Detroit	4,345.0
6 Winnipeg	585.9	Boston-Lowell-Brackton-	
		Laurence-Haverhill	3,658.5
7 Quebec	565.9	San Francisco-Oakland	3,266.9
8 Calgary	541.3	Washington	3,011.3
9 Hamilton	536.2	Dallas-Fort Worth	3,023.5
10 Kitchener	288.0	Houston	2,977.3
11 London, Ont.	279.5	Nassau-Suffolk	2,611.5
12 Halifax	277.4	St. Louis	2,358.1
13 Windsor, Ont.	246.0	Pittsburg	2,263.5
14 Victoria	230.0	Baltimore	2,180.6
15 Regina	166.8	Minneapolis-St. Paul	2,127.6
16 Sudbury	153.8	Atlanta	2,064.2
17 St. John's	151.7	Anaheim-Santa Ana-	
		Garden Grove	1,972.3
18 Saskatoon	146.7	Newark, N.J.	1,958.7
19 Thunder Bay	120.9	San Diego	1,904.9
20 Saint John	116.3	Cleveland	1,888.7
21 Sydney	85.8	Miami	1,719.2
22 Moncton	82.9	Denver-Boulder	1,648.6
23 Sault Ste Marie	81.2	Seattle-Everett	1,621.6
24 Prince George	66.6	Tampa-St. Petersburg	1,605.0
25 Kamloops	65.8	Riverside-San	
		Bernadino	1,593.2
26 Kelowna	60.0	Phoenix	1,559.8
27 Lethbridge	53.1	Cincinnati	1,403.3
28 North Bay	52.6	Milwaukee	1,399.4
29 Fredericton	47.5	Kansas City	1,332.5
30 Timmins	45.3	San Jose	1,314.1
31 Brandon	35.9		(3)
32 Sept Iles	35.1		

Source: (1) The Financial Post - Canadian Markets 1981

(2) Sales Marketing Management - July 81

(3) There are 9 more U.S. cities with population exceeding 1,000,000

lost 43%. Rockford, Illinois, a city the size of Sudbury lost 50%. Lansing, Michigan, the same size as St. John's, Newfoundland lost 43%. Lincoln, Nebraska is a city larger than Regina, Saskatchewan. It lost 39 per cent of the capacity serving it.

Fares also measure airline service.

The Interdepartmental study made this point on page 306 of its study, "It may be true, as the CAB has claimed, that air fares would have gone up even more quickly without deregulation. Be that as it may, it is interesting to observe there is little difference between the air fare levels in the most and least competitive domestic markets served by the Domestic Trunk and Local Service carriers."

The consumer benefits are largely confined to a few bargain fares to resort centres or between megalopolis centres such as New York and Los Angeles - both far larger than any Canadian city.

Great anomalies have been created. In the Summer of 1980 a traveller from New York to Columbus Ohio (a city of 540,000 people which is the size of Edmonton) paid a basic coach fare \$12 higher than that between New York and Los Angeles which are five

times as distant from one,another. Fares from New York to Syracuse rose by 100%, from New York to Charlotte, North Carolina by 106%, to Omaha Nebraska by 106% while fares to such centres as Miami Beach and Las Vegas fell.

Canada has many centres with similarities to Syracuse, Charlotte and Omaha but none quite like Miami or Las Vegas.

All that took place in the first two years of deregulation. In that time and since, something else has taken place: the airlines have turned from profitability to catastrophic losses. Julis Maldutis, Salomon Brothers' expert on airline stock analysis reports that he expects the combined operating losses of the United States' airline companies to exceed \$500 million in 1981. The U.S. airlines are losing money at an unprecedented pace.

Advocates of deregulation say that it is the old-established trunks which are suffering while new, more innovative carriers are growing rapidly. These newcomers have taken advantage of their ability to operate now with unorganized workers to whom they pay substantially lower wages than those of established union or non-union airlines. This advantage is likely to be short-lived. Eventually their employees will expect to be paid on a basis that relates to other industry averages. Meanwhile most airline employees are being asked to accept dramatic reductions in wages and there have been massive cutbacks in employment. Is this an acceptable policy in Canada?

It is evident that consumers have not been well served unless they wish to travel from very large cities to resorts, the smaller centres (those of the size of most Canadian destinations) have suffered heavy losses of service, the airlines are losing money at an ever-increasing pace and those who work for airlines are suffering from insecurity and reduced pay.

The question confronting Canadians, however, is how applicable this policy might be to Canada, whether or not it has succeeded in the U.S.A. The Interdepartmental Report has some comments on this and their views might usefully be considered in the light of the policy's goals.

In respect to adequate, stable air service in little need of subsidies it should be noted that the U.S. government's subsidies to ensure service to smaller centres (the size of many Canadian cities) amounted to more than \$90 million in 1981. The Economic Council of Canada is quite mistaken in the \$8 million figure it mentions in its report and the higher number has been confirmed by officials of the CAB.

Instability of service is shown by the large number of cities which suffered reductions in frequency. Confusion in consumer's minds is compounded by changes in routings and schedules as well as by the problems in regard to the multiplicity fares and fare types.

A speech made by Pierre Jeannot, Air Canada's Executive Vice President and Chief of Airline Operations discusses the Economic Council of Canada's report on regulation. It forms part of Air Canada's submission. The Economic Council's hastily and ill-prepared report suggests that airlines other than Air Canada should be deregulated. It suggested that Canada's publicly owned, national carrier should be restricted so the others could comfortably take away from it the position it has earned in the Canadian industry.

That cannot be allowed to go unchallenged. If Air Canada's domestic position is destroyed, Canada's important position in international aviation will be seriously weakened.

AIR CANADA AND "THE PUBLIC PURSE"

It has been alleged that Air Canada has an unfair competitive advantage by reason of its being financed on unduly favourable terms by its owner, the Government of Canada.

Government Investment in Common Shares

In 1978 the Government of Canada purchased 329,000 common shares of Air Canada at \$1,000 each. Given the fact that the decision had been made many years earlier that there should be a government-owned airline operating in Canada, the investment in an equity holding reasonable in relation to the total capitalization of the company was both normal and reasonable.

One of the basic problems with the airline business throughout the world is that its equity base has not kept pace with the growth of the industry. This is a principal cause of many of the difficulties airlines are experiencing.

It is unwise to criticize an investor for being prudent. The Canadian investment in Air Canada's equity base is the act of a wise and prudent investor and ought to be supported. Clearly the onus is on the other airlines to align their equity with the volume of sales and the asset base required to carry out the activities they essay.

Air Canada's common shares have proven to be a sound and reasonable investment of public money.

Air Canada has paid an annual dividend of \$13.2 million (\$40.12 a share) since the shares were issued. The net book value of each \$1,000 share was \$1,523.44 as of December 31, 1980 and will be in the neighbourhood of \$1,640 when year end figures for 1981 are available. Earnings per share averaged \$162 for the years 1978, 1979 and 1980. Book value represents an earnings multiple of 9.4 - a not unreasonable valuation. Therefore it can be said with authority that the people of Canada have a good investment in Air Canada and are earning a rewarding return on it.

Long Term Debt

Lending rates on loans negotiated in the past cannot be judged in the light of today's interest rates. Prior to the restructuring of Air Canada's debt, 80 per cent of it was owed to Canadian National or the Government at inter-government rates. After the restructuring the remaining debt was consolidated at the average blended rates of the previous debt. As a matter of interest it should be noted that Air Canada's average interest rate on its long term debt in 1980 was 7.05%; CP Air's average rate was 8.02% while Wardair, as might be expected for a less soundly financed company with lower earnings and higher debt to equity ratio, was 10.9 per cent.

These are quite ordinary variations and do not in any way support allegations that Air Canada is a burden on the public purse. On the contrary, Air Canada is a viable investment, earning returns for the people of Canada.

In addition to Export-Import Bank financing, which is available to any airline at standard interest rates, Air Canada, will, by the end of the 80's, borrow more than \$1 billion in the commercial money markets of the world. These have been its source of funds since the restructuring of the balance sheet in 1978. Rates in those markets vary in relation to the credit worthiness of the borrower. The fact that Air Canada has been operating profitably quite naturally attracts investors to its securities and results in lower interest rates. This is a fact of financial life.

Success should be rewarded, not criticized. To hobble Air Canada because it has been successful would be to ensure that the Canadian airline industry falls behind others with little or no prospect of catching up.

We compete with foreign airlines, particularly with those in the United States where airlines have access to a number of tax advantages simply not available to Canadian corporations. Leases can be negotiated on a very different basis resulting in lower costs to the carriers. A sound balance sheet, a sound credit reputation and proven earnings enable the Canadian carrier to meet competition from abroad despite the advantages they have in this regard.

Air Canada's Technical Excellence

Air Canada is this country's window on airline technology. It is one of the leading airlines in the world in that respect. Last month this excellence was recognized when the airline won an internationally respected award as the world's foremost airline in technical proficiency, a tribute to the 23,000 employees whose skills have earned this international recognition.

The Dorval base and the field maintenance operations are among the best in the world. They are used by 40 Canadian and international airlines for overhaul work, and constitute a Canadian asset which is unduplicated. If, as some would have it, Air Canada's Canadian role were to be reduced to a third or quarter of the Canadian market, it could not possibly maintain so technically advanced a base. The skills and ability to master this high technology would inevitably slip across the border.

If Canada is to keep its present position as a leading nation in this complex technical field, Canada requires a world scale airline - and on present market growth that means an airline with a share of the Canadian market for airline transportation which justifies that technical infrastructure.

Operating an airline in today's environment requires a great many sophisticated high technology skills which can only be mobilized by a large airline. These skills relate both to aircraft, with their ever-growing complexity and to the speed with which information must flow in order to be ahead of the airline product - the greatest virtue of which is speed.

An airline can buy technology and skills or it can be an originator of devices and techniques which others buy. As in many other industries, airlines are either originators, or in this respect, they are branch plants. Canada has a desperate need for more originators.

The investment required to keep an airline at the leading edge of these new skills and technologies is such that only a large fleet productively employed can justify it.

Air Canada has an engine-testing cell which saves millions in foreign exchange but which can only be justified by operation of a fleet with many aircraft engines operating many flying hours. A pneumatic shop puts Air Canada at the forefront of that technology - it is one of only a handful in the world.

Today's aircraft carry a great many computers to assist in their operation. For example the L1011-500 has computers to manage the wing flight-control systems. These devices measure the flow of air over the airfoil and operate the wing flaps to compensate for changes. Air Canada will be the first airline in the world to operate its own shop to repair these and other computers which are now standard installations in aircraft. The computers used to check the control computers will cost \$8 million. Such an investment will put Canada in the very forefront of development in this field.

Only a world-scale airline could justify this investment which will save Air Canada consumers millions of dollars over the years as well as introduce skills to Canada. This advanced installation will bring work into Canada from foreign airlines.

Air Canada was a forerunner in the use of magnetic plugs in oil systems for metal detection techniques which predict bearing wear and reduce the cost and risks associated with bearing failure from hundreds of thousands of dollars to a few hundred. This technique, contributing to safety and economy is standard with airlines today - but somebody had to develop it. Air Canada pioneered the use of computer and mathematical techniques to optimize reliability and maximize the use of material - techniques now widely used.

Air Canada has consistently been in the front rank of airlines in this matter.

In its role as a technical innovator, in its role of keeping Canada at the forefront of new technology, it has been successful to an unusual degree. The airline exports skills in this field and provides employment for thousands as well as training for many more. Without the base of its own fleet the size it is, much of those skills would inevitably be lost to Canada.

Air Canada has trained pilots for 24 foreign and domestic airlines in the last three years. Its purchases of simulator equipment (built in Canada) provide a base market so that simulators can be sold abroad. It monitors new developments in every field related to airline operations and brings these into the Canadian marketplace as well as devising and creating new techniques and devices which Canada can export.

The vital element of Canadian skills could be lost if there is no airline in Canada large enough to justify and support these expensive but rewarding facilities.

It is a commonplace that Canada's future development depends to a great extent on expanding those things which we do well. Airline technology, avionics, advanced training in airline skills are among the things Canada does well largely due to the efforts and endeavours of Canada's publicly-owned airline.

To be in the forefront of technology a very large investment has to be made. This requires a critical mass of basic work.

Price Leadership

To the extent that Air Canada is a price leader Canadian consumers have gained. The benefits of its leadership are shared with 33,000 travellers every day. That is what the competitive marketplace is all about.

In asserting price leadership in the past, Air Canada developed Charter Class Canada Fares, giving all Canadian consumers the benefits of schedule service at charter prices. It developed seasonal seat sales and has introduced many beneficial incentive travel fares. It should not be criticized for showing leadership in innovation.

Nothing stops other carriers from devising new ways to attract customers and nothing stops them from following the U.S. practise of filing fare increases, watching to see the reaction of their competitors and then either staying with the new fare or withdrawing it. If they leave leadership has been left to Air Canada the other carriers have done so of their own free will.

It works both ways. There have been times when Air Canada has filed a tariff change and other carriers chose not to follow suit. The reverse has also been the case. There are instances of carriers taking initiatives which left Air Canada with a decision to match or not and this is a healthy competitive process.

The fact that Canada's national airline is able to offer competitive fares and operate at a profit at a time when IATA member airlines world wide are losing something like \$900 million collectively is a tribute to Air Canada's management - not a criticism.

Some competitors seem to be saying the Air Canada should raise its fares to the Canadian public so they can compete. How can this benefit consumers?

This strange reasoning is the result of overcapacity putting enormous pressure on ill-financed airlines unable to stand the pace of today's slow-growing market.

It is the function of markets to allocate goods, to encourage efficiency and to ensure that consumers get the best possible price. The airline fares of Canada demonstrate that this concept is alive and well and working on behalf of the travelling public.

Is it not that we have access to any magic not available to them. We have no secret source of revenue or any advantage on costs other than those we have created through good management.

The same opportunities are available to others.

APPENDICE «TRPT-21»



Présentation d'Air Canada

au

Comité parlementaire sur le transport

Examen de la politique concernant le transport aérien intérieur

- 1 Résumé
- 2 Introduction
- 3 Observations sur la politique proposée
- 4 Présence d'Air Canada
- 5 La déréglementation
- 6 Air Canada et les deniers publics
- 7 L'excellence technique d'Air Canada
- 8 Un chef de file en matière de prix

RésuméIntroduction

1 Créée en 1937 avec mission d'assurer les services aériens souhaités par le gouvernement et qui, autrement, n'auraient pu voir le jour à cette époque, Air Canada a grandi jusqu'à devenir la dixième compagnie aérienne du monde. Elle est reconnue, sur le plan international, pour la qualité de son service et son excellence technique.

2 La base d'entretien et les installations techniques d'Air Canada sont uniques.

3 La Société a fait oeuvre de pionnier en matière de bas tarifs, notamment avec le Noliprix Canada et les soldes de places saisonniers.

4 Les transporteurs régionaux ont reçu \$26.9 millions de subventions depuis 1966 tandis que les dividendes déclarés par Air Canada depuis 1979 s'élèvent à \$52.8 millions, soit près de deux fois le total de toutes les subventions reçues antérieurement. Et depuis la modification du mandat de la Société par le Parlement, en 1978, elle a fait preuve de rentabilité et d'une réussite remarquable.

5 Air Canada apporte la stabilité à une industrie foncièrement instable, elle est une vitrine de l'excellence canadienne et constitue pour le Canada une ouverture sur les techniques avancées.

6 Notre présentation part du principe qu'une politique du transport aérien doit prendre en compte les besoins du consommateur, ceux de l'ensemble des contribuables, de même que la nécessité d'un réseau aérien efficace et fonctionnel et les besoins financiers de l'aviation marchande.

7 Une telle politique doit tenir compte du caractère particulier du Canada : deuxième pays du monde par son étendue, neuvième par son produit intérieur brut, sixième par la place qu'y tient le transport aérien passagers, huitième pour le fret, septième par ses exportations de biens, dixième par ses importations et douzième par ses exportations de services (dont le transport aérien). Il est le trente-et-unième par sa population.

8 La plus grande ville du Canada vient au quarante-neuvième rang dans le monde et la troisième ville du pays ne figure pas parmi les deux cents plus grandes du monde. La liaison aérienne la plus fréquentée occupe la dixième place en Amérique du Nord et la liaison long-courrier la plus fréquentée occupe la quinzième.

9 Distinct par son économie, sa démographie, son type de société et sa géographie, le Canada doit avoir sa propre politique de transport aérien.

Observations sur la politique proposée

1 Il convient de revoir la politique, dont Air Canada appuie toutefois les objectifs tels qu'ils figurent dans l'énoncé. De façon générale, la Société estime que la politique proposée permettra au réseau canadien de croître et de se développer utilement. Sur certains points, elle nous inspire cependant des préoccupations, exposées plus loin.

2 Le secteur du transport aérien évolue rapidement; il est devenu, depuis quelques années, plus concurrentiel et plus souple. Certains transporteurs ont eu du mal à s'adapter au changement, ce que reflètent leurs résultats financiers.

3 Air Canada estime que la nouvelle politique offre à tous les transporteurs des possibilités de croissance et trouve fondée l'opinion qu'une réglementation est nécessaire.

4 Air Canada souscrit à la proposition de limiter le nombre de transporteurs nationaux à deux et celui des transporteurs régionaux à quatre, le marché actuel ne pouvant en accepter plus.

5 Air Canada ne pense pas que l'on doive restreindre la taille des appareils, que ce soit pour les transporteurs nationaux, pour les régionaux ou les locaux. La taille des avions saura répondre à la politique, si elle est bonne. Et comme on ne peut prédire l'évolution technologique, les compagnies aériennes souhaiteront utiliser les appareils les mieux adaptés à leurs besoins. Les types de propulseurs ne doivent pas non plus faire l'objet de restrictions.

6 On ne devrait pas empêcher les transporteurs nationaux de desservir le Nord. D'ailleurs la politique aurait pour effet d'interdire à tous les transporteurs, nationaux, régionaux ou locaux, de desservir le Nord en franchissant une ligne tracée entre Winnipeg et Resolute Bay, desserte qui pourrait être possible dans l'avenir.

7 Air Canada considère les affrètements hors saison comme une menace à la desserte régulière, toute l'année, essentielle aux localités du pays.

8 La Société estime qu'on ne devrait pas interdire aux transporteurs nationaux de faire des VARA long-courriers dans les limites des vastes régions proposées.

9 Il convient de maintenir une distinction nette entre les services à taux unitaires et les services d'affrètement destinés spécialement aux voyages d'agrément. La politique devrait exiger que les conditions d'achat anticipé et de séjour minimal ne soient pas moins rigoureuses qu'aujourd'hui.

10 Les vols inter-régionaux devraient répondre au critère de la commodité et des besoins du public, être viables par eux-mêmes et non grâce à d'autres services, parfaitement étrangers, tels les affrètements au-delà de la ville terminus. Les services de cette nature déjà autorisés devraient être réexaminés en fonction de ces critères.

11 Une définition plus précise du statut de "transporteur local" est préférable à des restrictions sur le matériel volant; il serait approprié de clarifier et de préciser cette définition dans la politique. Les transporteurs locaux devraient être limités à des étapes de 250 à 300 milles sur les lignes directement concurrentielles ou être astreints à des escales intermédiaires.

12 Les transporteurs nationaux doivent collaborer avec les transporteurs locaux, comme Air Canada l'a souvent fait, une telle collaboration n'intervenant que sur une base commerciale normale.

13 Il n'est guère besoin d'accorder des permis d'exploitation tout cargo puisque l'attribution plus généreuse de permis d'exploitation passagers créera une capacité supplémentaire pour le transport du fret. Toute nouvelle proposition doit répondre au critère de la commodité et des besoins du public.

14 Les restrictions proposées sur les appareils tout cargo des transporteurs nationaux sont inutiles.

Présence d'Air Canada

1 Air Canada estime que sa présence dans l'industrie du transport aérien canadien constitue un avantage tangible et solide pour les consommateurs canadiens et pour le pays tout entier. Les Canadiens bénéficient de ses services, de sa fiabilité, de sa sécurité et de sa capacité de desservir de petites et de grandes agglomérations. Son excellence technique est un atout national qui lui permet de faire concurrence aux plus grands transporteurs aériens du monde.

2 Les concurrents d'Air Canada au Canada enregistrent une croissance supérieure à la sienne en matière de recettes d'exploitation, de capital investi, de trafic et de passagers embarqués sur les vols intérieurs.

3 Les autres transporteurs ont le champ libre pour leur croissance, alors qu'Air Canada se voit forcée de chercher à l'extérieur ses moyens d'expansion. Pour réussir au-delà des frontières, le transporteur national a besoin de s'appuyer sur une forte présence à l'intérieur, étant donné qu'il exerce sa concurrence contre de très puissants transporteurs nationaux des autres pays.

4 La politique proposée offre aux transporteurs régionaux les moyens de se développer. CP Air ne subit aucune restriction, et à en croire les exposés présentés jusque là au comité, Air Canada serait la

seule compagnie aérienne dont on devrait restreindre les possibilités d'avenir. Une politique ne restreignant qu'Air Canada serait inacceptable.

La déréglementation

1 Les partisans de la déréglementation citent l'expérience faite aux États-Unis, mais Air Canada estime que ce genre de comparaison n'a aucune valeur. Une politique doit prendre en compte les intérêts du consommateur, les besoins financiers de l'industrie du transport aérien et les objectifs généraux du pays. La déréglementation ne l'a pas fait aux États-Unis.

2 La déréglementation a eu pour effet de priver de services certaines villes d'une taille comparable à d'importants centres canadiens; le Comité interministériel a fait remarquer d'une part, que les prix pratiqués au Canada sont inférieurs à ceux des États-Unis, qu'il s'agisse de tarifs pleins ou réduits, et d'autre part, que les principaux bénéficiaires de la déréglementation ont été les villes et les centres de villégiature de première importance.

3 Les tarifs sur les relations desservant de grandes villes éloignées sont souvent moins élevés que sur les parcours intermédiaires, à destination de villes plus petites. L'industrie du transport aérien subit à l'heure actuelle des pertes sans précédent, tandis que le personnel des compagnies aériennes des États-Unis fait face aux réductions de salaires, aux mises à pied et même aux licenciements définitifs. Le gouvernement américain dépense plus de \$90 millions par an en subventions pour soutenir un service essentiel qui, autrement, ne serait pas assuré.

Air Canada et les deniers publics

1 On a prétendu qu'Air Canada était injustement privilégiée en tant que société d'État.

2 Les actions ordinaires d'Air Canada que détient le gouvernement sont un placement prudent et avisé et non un avantage indûment conféré au transporteur. La sagesse de ce placement est prouvée, puisque la valeur comptable de chaque action est passée de \$1 000 au moment de leur émission en 1978 à plus de \$1 640 à la fin de 1981.

3 Le taux d'intérêt sur la dette à long terme d'Air Canada correspond à la solvabilité de l'entreprise et non à une injustice par rapport à celui que paient les autres. En 1980, le taux d'intérêt moyen sur la dette à long terme d'Air Canada était de 7.05 %, comparativement à 8.2 % pour CP Air et, comme on pouvait s'y attendre pour une entreprise plus modeste et moins bien financée, à 10.9 % pour Wardair. Ce sont là des écarts normaux dans le monde des affaires et non pas une injustice.

4 Les prêts de l'Export-Import Bank constituent une importante source de financement pour toutes les compagnies aériennes, qui peuvent toutes y avoir recours aux mêmes taux fixes.

5 Air Canada est en concurrence avec les compagnies aériennes étrangères aussi bien qu'avec les canadiennes et, à ce titre, ne doit pas être critiquée pour avoir organisé ses activités financières de façon qu'elle soit efficace.

L'excellence technique d'Air Canada

1 Air Canada représente une importante source de connaissances techniques pour le Canada et sa compétence a été reconnue à l'échelle internationale. (Elle a gagné pour 1981 le Technical Management Award décerné par Air Transport World.)

2 Les opérations de maintenance de la base de Dorval et des autres escales sont parmi les meilleures du monde; elles ne sauraient être maintenues à leur niveau actuel sans une solide présence sur le réseau aérien intérieur.

3 Une compagnie aérienne peut ou bien acheter de la technologie ou bien la produire elle-même. Si elle dispose de compétences, elle peut vendre son savoir-faire aux autres transporteurs. Cela suppose un fort investissement, qui ne peut se justifier que par une flotte importante. Actuellement, Air Canada vend son savoir-faire.

4 Ses bancs d'essai réacteurs, son atelier pneumatique et ses installations informatisées projetées pour les réparations de l'avionique n'ont pas d'équivalent au Canada et, avec ses autres ateliers, ils servent 40 compagnies aériennes.

5 Air Canada a fait oeuvre de pionnier dans l'utilisation de nombreuses techniques d'essai de fiabilité et se classe à cet égard à l'avant-garde des compagnies aériennes du monde. Cela permet au Canada d'être au fait des développements technologiques d'importance. Au cours des trois dernières années, Air Canada a entraîné des pilotes pour le bénéfice de 24 compagnies aériennes.

6 Toutes ces compétences risqueraient d'être perdues pour le Canada faute d'être justifiées par la taille d'une compagnie aérienne capable de maintenir de telles ressources.

Un chef de file en matière de prix

1 Dans la mesure où Air Canada est effectivement un chef de file en matière de prix, le consommateur canadien est gagnant. Air Canada a élaboré de nombreux tarifs d'incitation qui stimulent les voyages, tels les tarifs Noliprix Canada et les Soldes de places saisonniers.

2 C'est parfois Air Canada qui a été à l'origine de changements tarifaires, et c'est parfois d'autres transporteurs. Il s'agit là d'un phénomène normal en économie de marché.

3 Air Canada a été en mesure de contenir les prix tout en réalisant des bénéfices. Elle exerce une concurrence énergique sur les lignes de son réseau. Elle a organisé l'utilisation de sa flotte de façon à pouvoir disposer d'une capacité susceptible d'être offerte, dans un effort concurrentiel, sur le marché de l'affrètement. Toutes ces activités sont éminemment profitables pour les consommateurs canadiens.

Introduction

Air Canada se réjouit de pouvoir exprimer son point de vue sur la future politique des transports aériens intérieurs et, par la même occasion, de répondre à quelques-unes des critiques qui ont été formulées à son égard, critiques qui semblent paradoxalement attribuables au fait que la Société ait réussi à atteindre les objectifs fixés par le Parlement lors de sa création, en 1937, et qui furent révisés par la Loi d'Air Canada de 1977.

Air Canada a été fondée en 1937 sous le nom de Trans Canada Air Lines pour répondre à un besoin public, à une époque où les investisseurs privés ne tenaient pas ce type d'entreprise pour commercialement rentable. Depuis lors, Air Canada est parvenue au dixième rang mondial par le nombre de passagers-milles et a acquis une renommée internationale pour la qualité de ses services et sa compétence technique.

Ces objectifs n'auraient pu être atteints sans le soutien du marché. Même si Air Canada a eu une position privilégiée sur les lignes intérieures, elle ne l'a plus et elle doit maintenant rivaliser avec les plus grandes compagnies aériennes mondiales sur le marché international où elle a effectivement réussi à s'imposer.

Pour la qualité du service à bord, Egon Ronay, célèbre critique britannique en la matière, a classé Air Canada parmi les deux meilleures compagnies sur l'Atlantique-Nord. Quant à sa compétence technique, le Technical Management Award décerné à Air Canada pour 1981 par Air Transport World en témoigne.

Cette distinction, attribuée par une revue américaine qui fait autorité, est revenue à Air Canada en considération de son programme d'économies de carburant, de sa ponctualité et de la qualité de sa maintenance. Elle est un hommage aux talents des 23 000 membres du personnel de la Société.

Air Canada offre aux usagers des avantages certains. Les tarifs aériens du Canada sont généralement inférieurs à ceux des États-Unis, qu'il s'agisse du plein tarif de classe économique ou des tarifs réduits incitatifs, comme l'indique la page 225 du rapport "Réglementation économique et concurrence de l'industrie du transport aérien intérieur", établi par le Comité interministériel de la réglementation et de la concurrence dans les transports et publié en février 1981.

Le Canada a la chance de posséder une compagnie aérienne d'envergure internationale, qui se situe parmi les premières du monde en matière de technologie du transport aérien. On peut douter que le Canada puisse se permettre d'avoir un second atelier complet d'entretien et de réparation d'avionique comme celui de la base d'Air Canada à Dorval, qui fait appel aux techniques numériques et informatiques, ou encore un second réseau informatique de la puissance de ReserVec, capable de répondre à la multitude de besoins propres aux spécialistes du transport aérien tels que nos transporteurs régionaux, 1 400 agences de voyages et plus d'une centaine d'autres entreprises.

Les Canadiens ont largement profité des innovations d'Air Canada dans de nombreux domaines. Tout en offrant des services essentiels aux gens d'affaires canadiens, la Société est l'une des premières à avoir lancé

les vacances d'hiver dans les Antilles. Les vols transatlantiques offerts sur les lignes régulières au prix des vols nolisés furent également une initiative d'Air Canada, vivement critiquée par les autres transporteurs aériens qui aujourd'hui comptent sur ce type de tarif pour assurer la survie de leurs lignes transatlantiques.

Air Canada ne vit pas non plus aux dépens des contribuables canadiens. Les quelques petites subventions accordées au début à la jeune Société ne représentent que \$23.9 millions depuis 1938, c'est-à-dire moins que les \$26.9 millions payés à Quebecair et à EPA depuis 1966. Ces subventions, la Société n'en reçoit plus depuis des années. Depuis 1979, Air Canada a reversé au trésor public \$39.6 millions sous forme de dividendes, et elle versera encore \$13.2 millions cette année.

Air Canada a non seulement procuré des avantages aux usagers, mais elle a aussi démontré qu'elle était une entreprise commerciale rentable. Depuis que le Parlement a redéfini ses objectifs en 1978, la Société a démontré qu'elle était l'un des rares transporteurs nord-américains capables de réaliser des profits acceptables. En 1981, elle figurait parmi les deux ou trois compagnies aériennes d'État qui, dans le monde entier, ont enregistré des bénéfices.

Air Canada a fortement contribué à stabiliser l'industrie canadienne des transports aériens, foncièrement instable. Partout où elle est présente dans le monde, elle est le reflet de notre compétence. Sur le plan international, elle est considérée comme l'une des meilleures entreprises de ce secteur et elle donne au Canada une ouverture sur une technologie de pointe.

Air Canada n'est pas un modèle socialiste : c'est une entreprise commerciale en activité, qui appartient à l'ensemble des Canadiens, usagers de l'avion ou non et, en tant que telle, elle sert au mieux les intérêts de ses propriétaires.

Cette Société publique nationale estime que la politique adoptée en matière de transports aériens doit viser l'obtention d'un équilibre sain entre les divers intérêts concernés. Nous estimons que ces intérêts sont avant tout ceux des usagers, qui voyagent pour leurs affaires, par plaisir, pour des raisons familiales ou personnelles, ou qui nous confient l'expédition de leurs produits, mais également ceux des consommateurs de produits. Cette politique doit, d'autre part, tenir compte des inquiétudes de cette autre moitié de la population canadienne qui n'utilise pas l'avion mais paie des impôts, même si ces impôts ne financent en aucun cas la Société et n'auraient pas à le faire si la politique adoptée est logique. Par ailleurs, tous les contribuables canadiens bénéficient de la bonne exploitation du système de transports aériens. Enfin, cette politique doit être équitable envers les compagnies aériennes. Leur prospérité future est importante et, si le Canada veut conserver un système efficace de transports aériens, les entreprises concernées doivent pouvoir générer les fonds nécessaires à la satisfaction de leurs besoins futurs.

Un pays unique se doit d'élaborer une politique unique. Deuxième pays au monde par sa superficie, le Canada se place au neuvième rang par son produit national brut. Nous occupons la sixième place en termes de passagers-kilomètres payants et la huitième pour le fret aérien. Au septième rang mondial pour nos exportations, au douzième pour nos importations de biens, nous venons en dixième position pour l'importation

de services (qui comprend l'achat des billets de compagnies aériennes étrangères) et en douzième position pour l'exportation de services.*

Et cependant, par sa population, le Canada n'occupe que la trente-et-unième place.

De cette population disséminée dans un pays gigantesque est né l'un des groupes sociaux les plus actifs et les plus mobiles au monde.

Appartenant à un pays unique, nous nous devons d'avoir une politique spécifiquement conçue pour répondre à nos besoins propres. Ceci vaut tout particulièrement pour l'aviation. Nous dépendons grandement des transports aériens. La première ville du Canada occupe le quarante-neuvième rang au monde, la deuxième le cinquantième, mais la troisième ne figure pas parmi les 200 premières villes du monde. Nos deux plus grands centres urbains ne sont séparés que par 315 milles, le troisième est distant de 2 000 milles du premier et de 2 286 milles du deuxième.

Notre axe le plus fréquenté est le dixième en Amérique du Nord, notre ligne long-courrier la plus fréquentée la cinquantième. Si nous n'avons pas le volume, nous avons du moins les distances.

L'économie, la démographie, la société, la géographie du Canada lui sont propres (situation contre laquelle les lois ne peuvent rien, comme le soulignait Sir Wilfrid Laurier).

* (Données tirées de "The World in Figures". The Economist, Londres, 1981)

C'est pourquoi, en présentant son rapport, Air Canada espère contribuer à l'élaboration d'une politique qui convienne au Canada, et qui ne soit pas un reflet plus ou moins fidèle de ce qui existe à l'étranger. Il est vrai que nous pouvons tirer profit de l'expérience des autres, mais nous devons exercer notre esprit critique pour élaborer la politique la plus judicieuse qui soit pour le Canada.

OBSERVATIONS SUR LA POLITIQUE PROPOSÉE

Air Canada croit fermement qu'une révision de la politique intérieure s'imposait depuis un certain temps et soutient de tout coeur les objectifs de la nouvelle politique énoncée à la page 16 du document publié. En résumé, ces objectifs sont de créer un milieu propice à des services aériens stables et satisfaisants avec peu de subventions, à l'innovation et à l'efficacité chez les transporteurs aériens, à la stabilité financière du secteur, et à l'accès raisonnable à des points supplémentaires pour tous les transporteurs, ainsi que de respecter le plus possible les droits acquis et les permis en vigueur des transporteurs et de fournir un cadre d'orientation à la Commission canadienne des transports sans imposer de règles rigides.

La politique doit donc être jugée en fonction de la mesure dans laquelle elle atteint ces objectifs.

Bien qu'Air Canada ait des réserves concernant certains des changements elle croit que, de façon générale, la politique proposée créera un climat propice à l'expansion et à la croissance des services, ainsi qu'à l'innovation et à l'efficacité. La proposition respecte généralement les droits acquis des transporteurs et fournit un cadre d'orientation à la Commission canadienne des transports. Les résultats escomptés seront possibles grâce à la mise au point soignée d'un texte définitif tel que le consommateur canadien continue de bénéficier d'une industrie stable mais concurrentielle fournissant un service de qualité, sûr, fiable et efficace dans tout le pays, à des tarifs parmi les plus bas du monde libre.

Les changements survenus dans l'industrie ces dernières années ont été considérables. Il en est résulté un milieu très concurrentiel de compagnies aériennes qui offrent un vaste éventail de tarifs et de services. À court terme, cette situation est perçue par le consommateur comme avantageuse pour l'industrie et pour le public, même si elle a créé quelque incertitude chez tous les transporteurs du fait de la redondance des principes d'action gouvernementaux suite à nombre de ces changements.

Air Canada s'est adaptée aux nouveaux services concurrentiels. Tout comme les autres transporteurs, elle croit que la croissance et les perspectives de croissance sont essentielles au maintien de la solidité et du dynamisme d'une entreprise. Certains des changements qui se sont produits rendent très difficile l'absorption par le marché du surcroît de capacité dû à la concurrence en période de faible croissance. Nous croyons que cette année les résultats financiers moins que satisfaisants de nombreux transporteurs sont imputables à leurs efforts pour pénétrer rapidement certains marchés par une offre excédentaire.

L'annonce de la part d'autres compagnies aériennes de leur intention d'acheter de nouveaux appareils inquiète aussi Air Canada. En effet, une étude effectuée par la Société a révélé que les plans d'expansion de ces transporteurs pour les prochaines années mettraient sur le marché un nombre de places qui dépasse de loin les projections

les plus optimistes sur la croissance du trafic. Il semble que certains transporteurs envisagent des réductions de ces plans, ce qui pourrait orienter les compagnies canadiennes vers une flotte plus réaliste.

Air Canada espère qu'une nouvelle politique ferme fournira à tous les transporteurs les moyens de prévoir la croissance du marché de façon réaliste et d'adapter leur équipement et leurs plans d'exploitation en conséquence. Une industrie aérienne en mauvaise situation financière, qui se débat dans un marché où l'offre dépasse de loin la demande, ne profite à personne.

Selon Air Canada, c'est à juste titre que le gouvernement estime nécessaire de conserver une certaine réglementation dans l'industrie canadienne du transport aérien. Il ne fait pas de doute que l'expérience de la déréglementation américaine, qui a suscité tant d'intérêt ces dernières années, a donné des résultats mitigés dans un marché de plusieurs fois la taille du nôtre. Air Canada est d'avis que les effets positifs, comme les réductions de tarifs qu'invoquent les partisans de la déréglementation, sont déjà à la portée des consommateurs canadiens et qu'ils continueront de l'être grâce à une prudente réglementation. Elle croit également que la politique proposée évitera certains problèmes plus graves découlant de la déréglementation, comme la diminution ou l'interruption des dessertes des petites villes et les difficultés financières sérieuses pour la plupart des transporteurs.

Une section ultérieure de ce document traite du principe de la déréglementation.

DEUX TRANSPORTEURS NATIONAUX ET QUATRE TRANSPORTEURS RÉGIONAUX

* Air Canada soutient la proposition visant à limiter à deux les transporteurs nationaux et à quatre les transporteurs régionaux comme c'est actuellement le cas. Ces chiffres sont réalistes étant donné la taille restreinte des marchés canadiens et le rôle grandissant joué par les affrêteurs intérieurs.

Il faut garder à l'esprit l'arrivée relativement récente de Wardair et des transporteurs régionaux sur le marché transcontinental intérieur par le biais des vols affrétés avec réservation anticipée (VARA) ainsi que les changements très substantiels apportés à la réglementation sur le transport aérien depuis 1979 pour favoriser ce genre de service. Wardair et les transporteurs régionaux ont suffisamment accès, en vertu de la réglementation existante, aux marchés intérieurs long-courriers et de nouvelles concessions ne feraient qu'aggraver le surplus de capacité. En dehors des périodes de pointe, le marché canadien n'est pas suffisant pour soutenir plus de deux grands transporteurs et il ne pourrait guère se permettre, hors de ces périodes, le surcroît de capacité qu'amènerait l'addition d'autres transporteurs réguliers. Parce qu'un permis de service régulier oblige à desservir un marché toute l'année, un des problèmes les plus épineux auxquels font face tous les transporteurs canadiens est le déséquilibre saisonnier résultant de la préférence des canadiens pour les voyages en avion pendant la haute saison de l'été. La délivrance de permis à de nouveaux transporteurs réguliers ne ferait rien pour améliorer la situation puisque la clientèle d'été est

déjà bien desservie par les vols réguliers et affrétés. Par contre, l'addition de capacité régulière pendant l'hiver menacerait la viabilité des transporteurs déjà en place.

RESTRICTIONS TOUCHANT LES DIMENSIONS DES APPAREILS

* Air Canada croit qu'il serait imprudent de restreindre les deux grands transporteurs à l'usage de gros appareils (groupe F et au-dessus) alors que les compagnies aériennes régionales seraient libres de choisir leurs appareils sans restriction sur la taille de ces derniers. En outre, elle ne voit pas d'avantage à limiter les transporteurs locaux aux appareils non à réaction. La politique proposée contient suffisamment de garanties pour définir les rôles des transporteurs des trois niveaux sans imposer de restrictions sur la taille des appareils ou sur les moteurs, ce qui risquerait de les empêcher de tirer parti de progrès technologiques importants.

En limitant les transporteurs nationaux à des appareils du groupe F et plus, on risque de les exclure de marchés long-courriers qui seraient normalement de leur compétence. Par exemple, il est possible qu'un appareil à rendement élevé mais de faible capacité, à turbopropulseurs ou à turboréacteurs, permette d'effectuer des vols rapides et sans escale entre des points éloignés pour lesquels le trafic ne justifie pas des appareils de groupe F ou plus. Comme les grands transporteurs ne pourraient pas fournir ces services avec les gros appareils que la restriction leur impose, ce sont les transporteurs régionaux qui en hériteraient, ainsi que du trafic correspondant. Et pourtant ces services pourraient bel et bien être transcontinentaux par nature.

Nous avons les mêmes réserves quant aux interdictions relatives aux types de moteurs. Le carburant représente un pourcentage de plus en plus grand de l'ensemble des frais d'exploitation. Les aviateurs et les motoristes concentrent donc leur attention sur des appareils consommant moins, ce qu'ils pourraient obtenir en augmentant le taux de dilution des réacteurs à double flux ou en remplaçant ceux-ci par des turbopropulseurs. Les restrictions touchant les appareils et les moteurs risquent d'empêcher les grands transporteurs et les transporteurs locaux de fournir des services innovateurs avec les appareils ayant le meilleur rendement possible.

Si, dans la politique définitive, ces restrictions sont quand même jugées nécessaires, Air Canada croit qu'il faudrait établir une ligne de conduite plus ferme touchant les transporteurs régionaux. D'après la proposition, les transporteurs régionaux sont libres de choisir les appareils qu'ils veulent, à la seule condition, inopérante, "qu'ils n'envisagent pas d'acheter des appareils capables d'assurer des services sans escale sur de longs parcours à moins que les services qu'ils sont autorisés à exploiter de par leur rôle ne les justifient pleinement."

Air Canada s'inquiète de ce qu'on pourrait proposer d'utiliser n'importe quel type d'appareil sur des lignes à forte densité de trafic allant jusqu'à 800 milles, ce qui permettrait l'achat de gros-porteurs qu'on destinerait en fait aux affrètements sur les marchés transcontinentaux et internationaux. L'argument serait faible. Pourtant certains transporteurs régionaux l'ont déjà fait et, à défaut d'un contrôle plus rigoureux, la situation pourrait se reproduire et entraîner une nouvelle surcapacité coûteuse.

Avec une politique définissant les rôles de façon adéquate, il ne devrait pas y avoir besoin de restrictions sur les appareils.

De toute façon, la Loi sur l'aéronautique ne donne pas à la Commission canadienne des transports un contrôle direct sur l'achat d'appareils par les transporteurs aériens, même si la Commission peut exercer un contrôle indirect en déterminant la taille des appareils qu'un transporteur peut exploiter en vertu de son permis. Dans la réalité toutefois, en l'absence d'une ligne de conduite précise, il est difficile à la CCT de rectifier la situation après qu'un type d'appareil a été acheté par une compagnie aérienne.

DESSERTE DU NORD

* Air Canada s'inquiète de ce que les deux grands transporteurs ne soient pas autorisés à fournir des services à taux unitaires à des points situés au nord du 60e degré de latitude nord. Bien qu'Air Canada n'ait pas jusqu'à présent projeté de desservir ces marchés, certaines personnes et certains groupes le lui ont déjà demandé. À mesure que le Nord se développera, de nouveaux services aériens deviendront nécessaires, et nous croyons avantageux pour le public que les grands transporteurs aient la possibilité d'y participer. Si des appareils plus petits et d'un bon rendement apparaissaient, il pourrait être intéressant pour l'un ou l'autre des transporteurs nationaux de les utiliser pour relier des points du sud

et des points du nord en traversant la ligne de démarcation des régions qui va de Winnipeg à Resolute Bay. La politique proposée aurait pour effet d'interdire de tels vols aux transporteurs nationaux, régionaux et locaux. Nous croyons que les grands transporteurs devraient pouvoir présenter des propositions sur des services innovateurs vers le Nord, sous réserve que leur demande satisfasse au critère du Comité des transports aériens, à savoir que ces services soient requis pour "la commodité et les besoins présents et futurs du public".

CONSÉQUENCES DES AFFRÈTEMENTS HORS SAISON

* Le problème du surcroît de capacité créé par un trop grand nombre de VARA sur les routes intérieures long-courriers en basse saison n'est pas traité de façon satisfaisante dans la politique proposée. Les services d'affrètement ont pour but de remédier au manque de places en période de pointe. Contradictoirement, l'exploitation de VARA pendant les périodes creuses de l'automne et de l'hiver pourrait nuire à la viabilité des opérations intérieures régulières. Air Canada recommande que le texte définitif donne comme directive à la CCT de tenir compte de l'impact des services d'affrètement hors saison qu'elle autorise sur les opérations régulières existantes des transporteurs réguliers de tous les niveaux. Il y a eu en outre une évolution spectaculaire de la saisonnalité du trafic, et il faut également en tenir compte.

VARA RÉGIONAUX

* Air Canada s'inquiète de ce que l'élargissement proposé des limites géographiques des deux nouvelles régions empêche les deux grands transporteurs d'exploiter des VARA intérieurs long-courriers. Les grands transporteurs disposent généralement d'appareils mieux adaptés aux distances qui séparent des points de chacune des deux nouvelles régions (Winnipeg-St. John's ou Winnipeg-Victoria par exemple).

DÉLIMITATION DES AFFRÈTEMENTS

* Air Canada appuie la position selon laquelle "une distinction réelle" est nécessaire entre les services à taux unitaire et les services spécialisés destinés principalement au voyageur d'agrément. Air Canada a maintes fois invoqué la nécessité de délimitations adéquates, opinion corroborée par l'étude de la CCT intitulée "Une évaluation de l'efficacité des restrictions en matière de tarifs aériens réduits" (n° 40-80-12F). Nous croyons que la politique devrait exiger expressément que les conditions relatives à l'achat anticipé et au séjour minimal ne soient pas moins rigoureuses que celles qui sont en vigueur aujourd'hui, afin de réduire le glissement grave qui se fait au détriment des tarifs économiques réguliers et de maintenir une distinction adéquate.

VOLS INTER-RÉGIONAUX

* Air Canada est d'avis que, en ce qui concerne les transporteurs régionaux, l'exception aux interdictions touchant les

services inter-régionaux et les services sans escale de plus de 800 milles est susceptible de créer des problèmes et que l'on devrait envisager de donner à la Commission canadienne des transports des directives plus claires à cet égard. De tels services ne devraient pas faire l'objet d'un permis. Ainsi, s'il n'est pas fourni par un grand transporteur, le service devrait être rigoureusement jugé d'après le critère de la "commodité et des besoins du public". Il devrait être clairement rentable d'après le seul trafic prévu sur la ligne en question et les transporteurs ne devraient pas être autorisés à exploiter des routes long-courriers ou inter-régionales de ce genre simplement en invoquant les résultats financiers d'autres services, comme les affrètements assurés au-delà de la ville terminus. Si un tel permis est émis pour une période d'essai, un examen complet et détaillé de la viabilité du service devrait être effectué à l'issue de celle-ci.

SUBVENTIONS

De fait, Air Canada propose d'inclure dans la politique un article prévoyant le besoin de subventions dans les cas où le gouvernement juge un service aérien non viable nécessaire pour des motifs sociaux ou économiques.

DÉFINITION DES TRANSPORTEURS LOCAUX

*Une définition plus précise de la politique relativement aux transporteurs assurant des services locaux est préférable aux restrictions sur les types d'appareils. Il faudrait envisager pour

les vols sans escale une limite de 250 à 300 milles sur les routes directement concurrentielles, ou l'obligation d'effectuer une escale intermédiaire dans une agglomération non desservie par un transporteur national ou régional. Air Canada croit ces restrictions nécessaires pour atteindre l'objectif d'amélioration de la desserte des petites villes canadiennes non desservies par un transporteur d'un autre niveau. De telles restrictions ne seraient, bien sûr, pas nécessaires dans le cas d'un transporteur local reprenant un service précédemment exploité par un transporteur national ou régional.

COLLABORATION AVEC LES TRANSPORTEURS LOCAUX

* Air Canada admet que la collaboration et l'entraide sont souhaitables et même nécessaires au développement d'un réseau efficace de transport local, et que, dans la plupart des cas, une telle collaboration se révèle enrichissante pour les deux parties. Air Canada a, dans le passé, collaboré avec de nombreux transporteurs. Il est à noter que le paragraphe 21 ne fait pas mention des routes cédées par Air Canada aux transporteurs locaux, (collaboration avec First Air, norOntair et Air Ontario, par exemple). Bien qu'Air Canada appuie l'intention du paragraphe 53, elle croit que la politique définitive devrait spécifier que la collaboration des transporteurs doit être fondée sur des principes commerciaux normaux. La politique définitive devrait aussi stipuler que le type de collaboration envisagé a pour but de favoriser le développement du transport local et ne doit pas être envisagé comme un facteur de diminution de la concurrence.

SERVICES DE FRET

* Les possibilités illimitées d'opérations tout cargo que la politique proposée laisse aux transporteurs régionaux et locaux inquiètent beaucoup Air Canada. Ces dernières années, la Commission canadienne des transports a donné à Wardair et aux "transporteurs locaux" suffisamment de latitude pour lancer de nouveaux services de fret, accordant même à un exploitant le droit d'assurer un service transcontinental DC-8 tout cargo. Ces changements ont été autorisés en sus de l'importante augmentation de capacité des routes résultant des nouveaux services passagers réguliers de CP Air et des transporteurs régionaux.

La politique proposée donne aux autres transporteurs de tous niveaux la latitude nécessaire pour développer de nouvelles routes passagers dans les années à venir et chaque expansion entraîne une augmentation de la capacité fret offerte au marché canadien, pourtant limité. En raison de cette croissance, Air Canada croit que le marché fret intérieur pourrait faire face à un sérieux excédent de capacité. Cette situation risque non seulement de compromettre la viabilité des opérations existantes d'Air Canada et de l'investissement substantiel qu'elle a fait et continue de faire pour fournir des services de fret au public canadien, mais aussi d'avoir des conséquences néfastes sur la santé économique d'autres transporteurs qui viennent de commencer à exploiter des services tout cargo et de petites expéditions ces dernières années. Air Canada trouve dangereuse la liberté

d'exploitation de services tout cargo que suggère la politique proposée et recommande fortement que, au delà des droits acquis, il soit exigé des transporteurs de tous niveaux qu'ils répondent au critère de la commodité et des besoins du public.

Air Canada croit que la viabilité du service tout cargo est au moins aussi fragile que celle du service passagers. Nous reconnaissons aux transporteurs le droit de prévoir une croissance de leurs opérations fret au même titre que pour leurs services passagers. Mais nous trouvons que la proposition, en ce qui touche le fret, est incompatible avec les objectifs globaux énoncés à la page 16.

RESTRICTIONS SUR LES APPAREILS QUANT AU TRANSPORT DU FRET

* Comme pour le service passagers, Air Canada croit que les transporteurs nationaux ne devraient pas être soumis à des restrictions sur la taille des avions qu'ils utilisent pour les opérations de fret. La Société a investi de façon substantielle dans l'établissement d'un service de petites expéditions qui se développe et qui pourrait, à l'avenir, justifier l'exploitation d'appareils plus petits pour relier les villes canadiennes au moyen de vols rapides et économiques. Air Canada est d'avis qu'une directive l'empêchant de fournir un tel service en limitant la taille de ses appareils serait contraire à l'intérêt public.

Présence d'Air Canada

Au cours des audiences, il a été avancé qu'Air Canada occupait une place trop importante sur le marché et bénéficiait d'avantages injustes par rapport aux autres compagnies aériennes. Il a également été prétendu que sa présence étouffait toute concurrence.

Air Canada affirme au contraire que sa taille profite directement au consommateur canadien et à l'ensemble du pays. Les Canadiens sont les premiers bénéficiaires du fait que la Société est en mesure d'assurer un excellent service, un fonctionnement fiable et sûr, toute l'année, dans les petites et les grandes villes du pays. Air Canada estime que ses tarifs sont raisonnables et son excellence technique indéniable.

Air Canada croit que cette excellence technique est un actif national dont les Canadiens peuvent être fiers, et que sa présence sur le marché est nécessaire si elle veut concurrencer efficacement les compagnies aériennes les plus importantes et les mieux organisées du monde. Le simple fait que cette concurrence existe et qu'Air Canada prospère démontre la valeur de ce raisonnement.

La taille d'Air Canada est-elle un facteur majeur? De toute évidence, ce sujet préoccupe essentiellement les compagnies concurrentes qui se sont développées plus rapidement qu'Air Canada. Car il se trouve qu'elles se développent plus rapidement que nous.

Pourcentage annuel moyen de croissance des recettes d'exploitation globales

1977 - 1980

	%
Air Canada	15.9
CP Air/Transporteurs régionaux/Wardair	20.5

Le capital investi par Air Canada en 1980 est supérieur de 33 % à ce qu'il était en 1977. Globalement, le capital investi par CP Air, les transporteurs régionaux et Wardair s'est accru de 314 % pendant la même période, ce qui montre à quel point les concurrents sont actifs!

La part des recettes d'exploitation revenant à Air Canada est tombée de 59 % en 1977 à 56 % en 1980.

Ces recettes d'exploitation s'appliquent à l'ensemble du réseau. Elles tiennent donc compte de l'élargissement des activités d'Air Canada. Si l'on s'en tient au marché canadien, Air Canada a vu sa part des passagers embarqués chuter de 56 % en 1977 à environ 48 % en 1981. La Compagnie embarque à l'heure actuelle moins de la moitié des passagers des lignes aériennes intérieures du Canada. Sa part des passagers-milles payants intérieurs a été ramenée de 67 % à 60 % au cours de cette période et sa part des recettes passages réalisées sur le réseau intérieur a baissé de 66 % à 57 %.

La concurrence a donc suffisamment de place pour se développer; ce qu'elle fait d'ailleurs. De plus, les restrictions imposées à CP Air n'ayant été levées que depuis trois ans, la croissance de cette entreprise ne fait que s'amorcer.

Bien que la présence d'Air Canada sur le marché soit nettement moindre qu'elle ne l'a été, son importance reste un actif pour les Canadiens, quels que soient les arguments avancés par les autres transporteurs aériens.

Air Canada cherche activement à se développer à l'étranger et admet que, de plus en plus, c'est dans ce secteur qu'elle doit réaliser son potentiel. Il est par conséquent important que les installations, la flotte et le personnel d'Air Canada soient préservés. Ils contribuent à la stabilité. L'amélioration de la productivité devra être absorbée par l'accroissement des activités en dehors du Canada, où le marché n'est pas appelé à se développer sensiblement.

Pour être en mesure de capitaliser sur ce potentiel, Air Canada doit affirmer fortement sa présence sur le marché national et estime que sa taille actuelle se justifie ainsi pleinement.

Il reste à l'intérieur du Canada de nombreuses possibilités inexploitées pour une concurrence supplémentaire future. À ce titre, CP Air dispose maintenant d'un potentiel de croissance illimité sur le marché canadien.

Sur la base de certaines présentations antérieures, il semblerait qu'Air Canada soit la seule compagnie aérienne qui doive faire face à un accroissement de la concurrence dans le cadre des services intérieurs.

Même s'il est louable de vouloir redistribuer les chances au profit des plus "faibles", il est impératif de préserver la vitalité du transport aérien canadien et son aptitude à soutenir la concurrence étrangère sur une base saine, ce qui ne saurait être si la structure même de celui-ci est irrémédiablement compromise.

La déréglementation

Les tenants de la déréglementation du transport aérien au Canada se fondent sur l'expérience des États-Unis et sur des théories économiques. Air Canada estime qu'il existe suffisamment de différences entre les deux pays pour invalider toute comparaison, que l'expérience américaine ne corrobore pas du tout les théories des économistes et qu'il ne fait aucun doute que les intérêts les plus desservis par la déréglementation aux États-Unis sont justement des intérêts primordiaux pour le Canada.

Comme elle l'a affirmé dès le départ, Air Canada croit au fondement de la politique proposée, selon laquelle une saine politique de transport aérien doit tenir compte à la fois des consommateurs de voyages d'affaires et de voyages d'agrément, de l'ensemble du public, de la santé financière de l'industrie et des grands objectifs nationaux pour l'avenir.

La déréglementation aux États-Unis a failli à tous ces égards.

Les tarifs aériens pour les voyages d'affaires comme pour les voyages d'agrément sont, aux États-Unis, plus élevés que les tarifs, réglementés, du Canada. (Voir pp. 225 et 358 de l'étude interministérielle). Les normes de commodité et de service ont considérablement baissé, à tel point que le gouvernement des États-Unis a dû verser des subventions pour assurer la desserte de localités qui, petites selon les critères américains, ne le sont pas tant que cela selon les nôtres. Il ne fait aucun doute que la déréglementation a fortement contribué aux pertes catastrophiques enregistrées par les transporteurs américains.

Outre ces piètres résultats, la déréglementation frappe d'abord les localités dont la taille s'apparente à celle de la majorité des destinations canadiennes, qui sont les noyaux économiques et sociaux de ce pays. (Voir le tableau comparatif des populations de villes canadiennes et américaines à la page suivante.)

Le rapport préparé par Melvin Brenner et associés pour Air Canada, qui abonde en ce sens, est à la disposition du Comité. Les événements survenus depuis la rédaction de ce rapport viennent encore en confirmer les données.

La fréquence et le nombre de sièges offerts sont essentiels à un bon service aérien. Plus de cent villes américaines ont subi des réductions de service de plus du tiers des sièges qui leur étaient offerts. Parmi ces villes figure par exemple Long Beach, en Californie, à peine plus peuplée que Calgary, qui s'est vu supprimer 52 pour cent de la capacité offerte. Voici d'autres exemples : Stockton, Californie, comparable à Saint-Jean, N.-B., -52 %; Macon, Géorgie, de la taille de Saskatoon : -43 pour cent; Rockford, Illinois, de la taille de Sudbury : -50 pour cent; Lansing, Michigan, équivalente à St. John's, Terre-Neuve : -43 pour cent; Lincoln, Nebraska, plus dense que Regina : -39 pour cent.

Les services aériens se mesurent aussi aux tarifs.

L'étude interministérielle fait observer ce qui suit à la page 302 : "Il se peut, comme le prétend le CAB, que les tarifs aériens se seraient accrus même plus rapidement à défaut de déréglementation. Quoi qu'il en soit, il est intéressant de remarquer que les niveaux des tarifs aériens sur les marchés inférieurs les plus et les moins concurrentiels que desservent les transporteurs principaux et locaux assurant les services intérieurs présentent peu de différence."

POPULATION DE CERTAINES VILLES CANADIENNES ET AMÉRICAINES
1980 (Estimation)

<u>VILLES CANADIENNES</u>	<u>POPULATION⁽¹⁾</u> (milliers) d'habitants)	<u>VILLES AMÉRICAINES</u>	<u>POPULATION (2)</u> (milliers) d'habitants)
1 Toronto	2 914.0	New York	9 078.0
2 Montréal	2 816.4	Los Angeles	7 513.0
3 Vancouver	1 202.8	Chicago	7 118.1
4 Ottawa-Hull	739.4	Philadelphie	4 709.8
5 Edmonton	621.6	Detroit	4 345.0
6 Winnipeg	585.9	Boston-Lowell-Brackton-	
		Laurence-Haverhill	3 658.5
7 Québec	565.9	San Francisco-Oakland	3 266.9
8 Calgary	541.3	Washington	3 011.3
9 Hamilton	536.2	Dallas-Fort Worth	3 023.5
10 Kitchener	288.0	Houston	2 977.3
11 London	279.5	Nassau-Suffolk	2 611.5
12 Halifax	277.4	St. Louis	2 358.1
13 Windsor, Ont.	246.0	Pittsburg	2 263.5
14 Victoria	230.0	Baltimore	2 180.6
15 Regina	166.8	Minneapolis-St. Paul	2 127.6
16 Sudbury	153.8	Atlanta	2 064.2
17 St. John's	151.7	Anaheim-Santa Ana-	
		Garden Grove	1 972.3
18 Saskatoon	146.7	Newark, N.J.	1 958.7
19 Thunder Bay	120.9	San Diego	1 904.9
20 Saint-Jean, N.B.	116.3	Cleveland	1 888.7
21 Sydney	85.8	Miami	1 719.2
22 Moncton	82.9	Denver-Boulder	1 648.6
23 Sault-Sainte-Marie	81.2	Seattle-Everett	1 621.6
24 Prince George	66.6	Tampa-St. Petersburg	1 605.0
25 Kamloops	65.8	Riverside-San	
		Bernadino	1 593.2
26 Kelowna	60.0	Phoenix	1 559.8
27 Lethbridge	53.1	Cincinnati	1 403.3
28 North Bay	52.6	Milwaukee	1 399.4
29 Fredericton	47.5	Kansas City	1 332.5
30 Timmins	45.3	San Jose	1 314.1
31 Brandon	35.9		
32 Sept-Îles	35.1		

Source : 1. The Financial Post - Canadian Markets 1981
 2. Sales Marketing Management-Juillet 81
 3. Neuf villes américaines dépassent un million d'habitants

Les avantages que retire le consommateur se limitent à quelques tarifs réduits sur des centres de villégiature ou entre de grandes villes comme New York et Los Angeles, toutes deux sans égale au Canada.

De grandes anomalies ont été créées. À l'été 1980, le tarif d'économie de base entre New York et Columbus, Ohio, (540 000 habitants, de la taille d'Edmonton) était de \$12 de plus que le tarif New York-Los Angeles, alors que Los Angeles est cinq fois plus éloignée de New York que Columbus. Les tarifs New York-Syracuse augmentaient de 100 pour cent, New York-Charlotte, Caroline du Nord, et New York-Omaha, Nebraska, de 106 pour cent tandis que les tarifs sur Miami et Las Vegas diminuaient.

Le Canada a de nombreuses localités semblables à Syracuse, Charlotte et Omaha, mais aucune comme Miami et Las Vegas.

Tout cela s'est passé pendant les deux premières années de la déréglementation. Au cours de cette période et depuis, il est survenu autre chose : de bénéficiaires, les compagnies aériennes sont devenues catastrophiquement déficitaires. Julius Maldutis, de Salomon Brothers', analyste financier spécialisé dans le transport aérien, dit s'attendre que les pertes d'exploitation combinées de tous les transporteurs américains dépassent \$500 millions en 1981. Les compagnies américaines perdent de l'argent à un rythme sans précédent.

Selon les tenants de la déréglementation, ce sont les grands transporteurs établis de longue date qui sont les plus touchés tandis que les jeunes, plus innovateurs, croissent rapidement. Ces nouveaux venus ont exploité la possibilité qu'ils avaient de fonctionner avec du personnel non syndiqué, à qui ils versent des salaires inférieurs à ceux des employés de leurs aînés, liés ou non par des conventions collectives. Cet avantage ne devrait pas durer. Viendra le jour où ces employés demanderont l'alignement de leurs salaires sur ceux de l'industrie. Entre-temps, la plupart des compagnies aériennes demandent à leur personnel d'accepter des réductions de salaire considérables et sabrent dans leur effectif. Cette politique est-elle acceptable au Canada?

Il est clair que le consommateur n'a pas été bien servi, à moins d'être allé d'une grande ville à un centre de villégiature, que les petites localités (celles de la taille de la plupart des destinations canadiennes) ont subi d'importantes diminutions de service, que les compagnies perdent de l'argent à un rythme de plus en plus effarant et que leur personnel souffre d'insécurité et voit les salaires diminuer.

Il incombe aux Canadiens de décider si cette politique convient au Canada, qu'elle ait réussi ou non aux États-Unis. Le rapport interministériel fait certaines observations sur la question qui méritent d'être étudiées à la lumière des objectifs de la politique.

Pour ce qui est des services aériens stables et satisfaisants qui ont peu besoin de soutien financier, il faut noter que les subventions du gouvernement américain pour assurer la desserte des petites localités (de la taille de nombreuses villes canadiennes) se sont élevées à plus

de \$90 millions en 1981, chiffre confirmé par le CAB. Le Conseil économique du Canada présente le chiffre tout à fait erroné de \$8 millions.

Le grand nombre de villes qui ont subi des réductions de fréquences démontre bien l'instabilité des services. La confusion qui règne dans l'esprit des consommateurs est due aux changements d'itinéraires et d'horaires aussi bien qu'à la multiplicité des tarifs et des types de tarifs.

Dans un discours, Pierre Jeannot, vice-président général et chef des Affaires aériennes d'Air Canada, analyse le rapport du Conseil économique sur la déréglementation. Ce discours fait partie du dossier présenté par Air Canada. Le rapport préparé à la hâte et mal documenté du Conseil économique propose la libéralisation des compagnies aériennes, à l'exception d'Air Canada. Ce qu'il propose en fait, c'est que le transporteur national du Canada, compagnie d'État, soit réglementé de façon que les autres puissent joyeusement lui dérober la place qu'il a acquise dans l'industrie.

On ne saurait laisser faire sans broncher. Qu'on sache la position qu'occupe Air Canada sur le marché intérieur et c'est la position du Canada dans le transport aérien international qui s'en trouve sérieusement affaiblie.

Air Canada et les "deniers publics"

Il a été prétendu qu'Air Canada bénéficiait indûment d'un avantage sur ses concurrents du fait que son propriétaire, le gouvernement du Canada, lui accordait des conditions de financement par trop favorables.

Placement du gouvernement en actions ordinaires

En 1978, le gouvernement du Canada s'est porté acquéreur de 329 000 actions ordinaires d'Air Canada à \$1 000 chacune. Étant donné que la décision d'établir une compagnie aérienne d'État au Canada avait été prise il y a bien des années, une participation aussi modérée, compte tenu du capital total de la Société, était à la fois logique et appropriée.

L'un des problèmes fondamentaux du transport aérien mondial est que le capital participant des compagnies aériennes n'a pas suivi la croissance du secteur et cette déficience est le plus souvent à l'origine des difficultés que connaissent ces dernières.

Il est délicat de reprocher à un investisseur de pêcher par excès de prudence. L'investissement du gouvernement dans le capital d'Air Canada est un placement sage et prudent, qui doit être appuyé. De toute évidence, c'est aux autres compagnies aériennes qu'il revient d'aligner leur capital participant sur leur chiffre d'affaires et sur l'actif dont elles ont besoin pour poursuivre leur expansion.

Les actions ordinaires d'Air Canada se sont révélées un placement sain et justifié des deniers publics.

Air Canada a versé un dividende annuel de \$13.2 millions (\$40.12 par action) depuis l'émission des titres. La valeur comptable nette de chaque action de \$1 000 s'établit à \$1 523.44 au 31 décembre 1980 et devrait approcher \$1 640 lorsque les résultats de l'exercice 1981 seront connus. Le bénéfice par action s'élève en moyenne à \$162 pour les exercices 1978, 1979 et 1980. La valeur comptable correspond donc à 9.4 fois les bénéfices, ce qui est loin d'être déraisonnable. En conséquence, personne ne saurait contester que les Canadiens ont effectué un bon placement, sur lequel ils dégagent un rendement satisfaisant.

Dettes à long terme

Les taux consentis sur les prêts négociés antérieurement ne peuvent être évalués en fonction de l'échelle actuelle des taux d'intérêt. Avant la restructuration de la dette à long terme, 80 % des capitaux empruntés par la Société l'avaient été auprès des Chemins de fer Nationaux ou du gouvernement, aux taux intergouvernementaux en vigueur. Après la restructuration, le solde de la dette a été consolidé au taux moyen composé de la dette précédente. À titre indicatif, on notera que le taux d'intérêt moyen sur la dette à long terme d'Air Canada s'établit à 7.05 % en 1980, contre 8.02 % pour CP Air, alors que Wardair, comme on peut s'y attendre pour une société financée sur une base plus rigoureuse étant donné la faiblesse des bénéfices et l'importance du ratio de la dette à l'avoir des actionnaires, affiche un taux de 10.9 %.

Des écarts de cet ordre sont tout à fait normaux et en aucun cas ne confirment qu'Air Canada soit une charge pour le trésor public. Bien au contraire, l'investissement du gouvernement se révèle positif et dégage un rendement satisfaisant pour les Canadiens.

En plus du financement qu'elle peut se procurer auprès de l'Export-Import Bank, accessible à tous les transporteurs aériens aux taux d'intérêt standard, Air Canada empruntera à la fin des années 80 plus de \$1 milliard sur les marchés financiers du monde entier. Les taux qui ont cours sur ces marchés varient en fonction de la solvabilité de l'emprunteur. Le fait qu'Air Canada soit une entreprise rentable attire les investisseurs qui sont ainsi prêts à lui consentir des taux plus favorables, comme le veut la logique financière.

Le succès doit être récompensé et non pas critiqué. Entraver le développement d'Air Canada à cause de son succès reviendrait à reléguer l'industrie canadienne du transport aérien à un rang inférieur, en lui enlevant pratiquement toute chance de reprendre sa place.

Nous sommes en concurrence avec les compagnies aériennes étrangères, en particulier celles des États-Unis, qui bénéficient d'un certain nombre d'allègements fiscaux dont ne peuvent se prévaloir les sociétés canadiennes. Les contrats de crédit-bail peuvent y être négociés sur une base très différente et plus avantageuse. Une saine gestion, une solvabilité reconnue et une rentabilité prouvée permettent au transporteur canadien de faire face à la concurrence étrangère malgré les avantages dont dispose cette dernière.

L'excellence technique d'Air Canada

Air Canada est l'ouverture de ce pays sur la technologie du transport aérien commercial. À cet égard, elle est aussi une des premières compagnies aériennes du monde. Ce fait s'est vu confirmer le mois dernier à l'étranger, puisque notre Société a reçu un prix international au titre de la première compagnie aérienne du monde pour sa compétence technique, ce qui constitue un hommage aux 23 000 membres de son personnel qui ont su gagner cette distinction prestigieuse.

Les opérations de maintenance de la base de Dorval et des autres escales sont parmi les meilleures du monde. Quarante compagnies aériennes canadiennes et étrangères y ont recours pour la révision de leur matériel, et c'est un atout sans pareil pour le pays. Si, comme certains le souhaiteraient, Air Canada devait voir sa part du marché canadien réduite au tiers ou au quart, la compagnie ne pourrait sans doute plus garder une base aussi techniquement avancée. Le savoir-faire nécessaire à la maîtrise de cette haute technologie passerait inévitablement de l'autre côté de la frontière.

Pour que le Canada garde sa place actuelle de tête de file dans ce domaine technique complexe, il lui faut une compagnie aérienne à l'échelle du monde et, d'après la croissance actuelle du marché, cela veut dire une compagnie qui ait une part suffisante du marché canadien du transport aérien pour justifier cette infrastructure technique.

L'exploitation d'une compagnie aérienne dans le contexte d'aujourd'hui réclame un très grand nombre d'aptitudes dans le domaine des techniques avancées, et ces aptitudes, seule une grande compagnie aérienne peut les mobiliser. La compétence nécessaire touche à la fois les appareils, dont la complexité ne cesse de croître, et la vitesse à laquelle l'information doit se propager pour devancer le produit aéronautique. Le plus important est la vitesse.

Une compagnie aérienne peut ou bien acheter de la technologie ou bien produire elle-même les dispositifs et techniques que les autres achètent. Comme dans beaucoup d'autres industries, les compagnies aériennes sont soit productrices, soit sous-traitantes. Le Canada a désespérément besoin de plus d'entreprises productrices.

L'investissement nécessaire pour rester à l'avant-garde du savoir-faire et de la technologie ne peut être justifié que par une grande flotte utilisée de manière productive.

Air Canada a un atelier d'essai des réacteurs qui permet au Canada d'épargner des millions en termes d'échanges commerciaux, mais qui ne peut se justifier que par l'exploitation d'une flotte représentant de nombreux réacteurs qui tournent pendant de nombreuses heures de vol. Son atelier pneumatique met Air Canada au premier rang dans ce domaine; et des ateliers de ce type, il n'en existe qu'une poignée dans le monde!

Les avions d'aujourd'hui sont équipés d'un grand nombre d'ordinateurs qui assistent leur conduite. Ainsi les ailerons extérieurs du L-1011-500 sont des gouvernes de type actif. Des ordinateurs calculent

en effet l'écoulement aérodynamique sur la surface de l'aile et commandent automatiquement les gouvernes. Air Canada sera la première compagnie aérienne du monde à avoir son propre atelier de réparation pour ces ordinateurs et pour d'autres qui sont devenus standard dans les appareils. Les ordinateurs utilisés pour vérifier les ordinateurs de commande coûteront \$8 millions. Un tel investissement mettra Air Canada à l'extrême avant-garde dans ce domaine.

Seule une compagnie aérienne d'envergure mondiale pouvait justifier cet investissement qui épargnera à la clientèle d'Air Canada des millions de dollars au cours des années et donnera au pays des compétences. Cette installation ultramoderne amènera aussi au Canada du travail pour le compte de compagnies étrangères.

Air Canada a été une des premières à utiliser des bouchons magnétiques pour la détection de particules métalliques dans l'huile, ce qui permet d'évaluer l'usure des roulements, de réduire les risques liés aux défauts et d'économiser des centaines de milliers de dollars. Cette technique, qui contribue à la sécurité et à l'économie, est maintenant standard chez les compagnies aériennes, mais il fallait que quelqu'un la mette au point. Air Canada a été pionnière dans l'utilisation de l'informatique et des mathématiques pour optimiser la fiabilité et maximiser l'utilisation du matériel, techniques aujourd'hui largement répandues.

Air Canada a constamment été aux premiers rangs des compagnies aériennes dans ce domaine.

Dans son rôle d'innovateur technique comme dans sa fonction de garder le Canada à la pointe de l'évolution technique, elle a réussi à un rare degré. La Compagnie exporte son savoir-faire et fournit du travail à des milliers de personnes, sans parler des nombreuses autres qu'elle forme. Sans la base d'une flotte de cette importance, et qui lui appartienne, beaucoup de ce savoir-faire serait immanquablement perdu pour le pays.

Air Canada entraîne des pilotes pour 24 compagnies canadiennes et étrangères. Ses achats de simulateurs construits au Canada fournissent un marché de base qui facilite l'exportation de ce matériel. Elle se tient à jour des nouveautés dans tous les domaines reliés à l'exploitation des compagnies aériennes et les amène sur le marché canadien, en plus de concevoir et de créer des nouveaux dispositifs et des techniques que le Canada peut exporter.

L'élément vital de la compétence canadienne pourrait être perdu à défaut pour le pays d'une compagnie aérienne ayant une taille qui justifie et soutienne ces installations chères mais rentables.

Il est bien connu que le développement futur du Canada dépend dans une grande mesure de l'expansion de ce que nous faisons bien. La technologie des compagnies aériennes, l'avionique, la formation avancée en matière d'aéronautique commerciale, voilà les spécialités du Canada. Elles sont en grande partie dues aux efforts tenaces de la Compagnie aérienne d'État.

Pour se placer au premier rang de la technologie, il faut investir énormément. Cela suppose une masse critique de travail de base.

Un chef de file en matière de prix

Dans la mesure où Air Canada est effectivement un chef de file en matière de prix, le consommateur canadien est gagnant. Les avantages de cet état de fait sont en effet partagés chaque jour par 33 000 voyageurs. Et c'est bien là la caractéristique d'un marché concurrentiel.

En s'imposant comme chef de file par le passé, Air Canada a élaboré les tarifs Nolinprix Canada, donnant à tous les consommateurs canadiens les avantages d'un service régulier à des prix d'affrètement. Puis ce furent les soldes de places saisonniers et les nombreux tarifs incitatifs. Elle ne mérite pas d'être critiquée parce qu'elle innove.

Rien n'empêche les autres transporteurs d'inventer de nouveaux moyens d'attirer des clients et rien ne les empêche de suivre la pratique américaine qui consiste à déposer des demandes d'augmentation de tarifs, à guetter la réaction de la concurrence et à décider de retenir le nouveau tarif ou de le retirer. Si les transporteurs ont laissé l'initiative à Air Canada, c'est qu'ils l'ont bien voulu.

La démarche est à deux sens. Il est arrivé qu'Air Canada dépose une demande de changement tarifaire et que d'autres transporteurs décident de ne pas suivre. L'inverse s'est aussi produit. Dans certains cas, un transporteur prend des initiatives et Air Canada a alors la possibilité d'emboîter ou non le pas. C'est un processus de saine concurrence.

Le fait que la compagnie aérienne nationale du Canada puisse offrir des tarifs compétitifs tout en réalisant des bénéfices à un moment où les compagnies du monde entier, membres de l'IATA, perdent quelque chose comme \$900 millions collectivement est un hommage à la gestion d'Air Canada. Ce serait un comble de l'en critiquer.

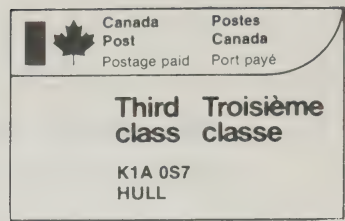
Certains concurrents semblent dire qu'Air Canada devrait hausser ses tarifs destinés au public canadien pour leur permettre d'être compétitifs. Où serait l'avantage pour le consommateur?

Cet étrange raisonnement est dû à une surcapacité qui exerce une énorme pression sur les compagnies aux finances serrées, qui n'arrivent pas à s'adapter à un marché presque stagnant.

La fonction des marchés est de répartir les marchandises, d'encourager l'efficacité et de faire bénéficier le consommateur du meilleur prix possible. Les tarifs aériens pratiqués au Canada démontrent que ce principe continue à avoir cours et qu'il joue en faveur des usagers.

Nous n'avons certainement pas de formule magique qui serait interdite à nos concurrents. Nous n'avons pas de source secrète de revenus ni d'avantages quant aux coûts, si ce n'est ceux que nous nous sommes procurés par notre bonne gestion.

Tout cela est à la portée des autres.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.

From Wardair Canada (1975) Ltd.:

Mr. Maxwell Ward, Chairman and President.

A 9h 30 du matin

De «Wardair Canada (1975) Ltd.»:

M. Maxwell Ward, président du Conseil et directeur général.

At 3:30 p.m.

From Air Canada:

Mr. Claude I. Taylor, President and Chief Executive Officer.

A 3h 30 de l'après-midi

De «Air Canada»:

M. Claude I. Taylor, président-directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 47

Thursday, February 11, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 47

Le jeudi 11 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier
Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

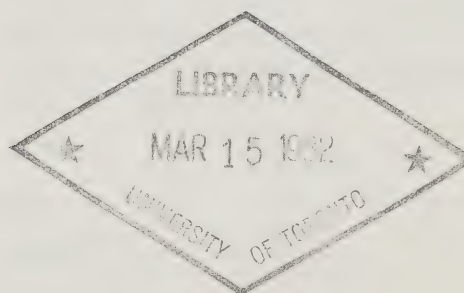
Le document intitulé, «Politique concernant le transport
aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Bockstael
Corbin
Deniger
Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis

Gourd
Harquail
MacKay
Mayer
McDermid

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messrs. — Messieurs

McRae
Nowlan
Parker
Penner

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 11, 1982

(77)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*) and Siddon.

Other Members present: Messrs. Breau, Campbell (*LaSalle*) and Mrs. Côté.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

Witnesses: From the Consumers' Association of Canada: Mr. Hudson Janisch, Chairman, Regulated industries program and Professor of Law at the University of Toronto and Mr. John Blakney, Assistant Counsel. *From Air Chicago, Chicago, Illinois:* Mr. Brian Campbell, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Mr. Janisch from the Consumers' Association of Canada made a statement.

Mr. Campbell from Air Chicago, Chicago, Illinois, made a statement.

The witnesses answered questions.

At 10:20 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, February 16, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 FÉVRIER 1982

(77)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h 15 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*) et Siddon.

Autres députés présents: MM. Breau, Campbell (*LaSalle*) et M^{me} Côté.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce de l'extérieur: M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Témoins: De l'Association des consommateurs du Canada: M. Hudson Janisch, président, Programme des industries réglementées et professeur de droit à l'université de Toronto et M. John Blakney, avocat-conseil adjoint. *De Air Chicago, Chicago, Illinois:* M. Brian Campbell, président.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi ayant trait au document intitulé, "Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981". (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

M. Janisch de l'Association des consommateurs du Canada fait une déclaration.

M. Campbell de Air Chicago, Chicago, Illinois, fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 22h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 16 février 1982, à 9h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, February 11, 1981

• 2015

The Chairman: Well, for the third time today, we are resuming consideration of our order of reference pertaining to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services)*, August 1981.

This evening, it is our pleasure to have with us the Consumers' Association of Canada. Their main spokesman is Mr. Hudson Janisch, and I would ask him to introduce his colleagues and to make his opening statement. Mr. Janisch.

Mr. Hudson Janisch (Chairman, regulated industries program of the Consumers' Association of Canada): Thank you very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Proceed, please.

Mr. Janisch: Mr. Chairman, my name is Hudson Janisch. I am with the Consumers' Association of Canada. In particular, I am chairman of the regulated industries program of the Consumers' Association of Canada. I have with me, Mr. Chairman, on my right, Mr. Brian Campbell, whom I will introduce a little bit more fully in just a moment. To my left is the staff lawyer of the Consumers' Association, Mr. John Blakney. On my far left is Howard Wetston, general counsel of the Consumers' Association.

The Chairman: Thank you, sir. Do you have a brief you wish to present at the moment, or a summary of your brief?

Mr. Janisch: We have submitted a brief earlier in the week, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes, I understand. I would hope that it would be a summary this time.

Mr. Janisch: It will be a very brief brief, Mr. Chairman, I can assure you of that.

The Chairman: All right. Proceed with it, Mr. Janisch.

Mr. Janisch: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, after a very few introductory remarks, I would like to call on Mr. Campbell to address, in fact, the submission that he has made to this committee. I think, as you will see in just a moment, Mr. Campbell brings quite unique qualifications to the question of development of an airline policy for Canada.

But before doing so, I think I should touch on a few issues by way of introduction. First of all, Mr. Chairman, the Consumers' Association considers it extremely important that this matter of airline regulation and the structure of the airline industry in Canada is being dealt with in Parliament and, in particular, before this committee.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 11 février 1982

Le président: Nous allons, pour la troisième fois aujourd'hui, reprendre l'étude de notre ordre de renvoi au sujet du document intitulé «politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaire), août 1981».

Nous avons le grand plaisir d'accueillir ce soir parmi nous, des représentants de l'Association des consommateurs du Canada: M. Hudson Janisch et des collègues que je lui demanderais de nous présenter avant de faire ses remarques préliminaires. Monsieur Janisch.

M. Hudson Janisch (président du programme des industries réglementées de l'Association des consommateurs du Canada): Merci beaucoup. Merci, monsieur le président.

Le président: Allez-y s'il vous plaît.

M. Janisch: Monsieur le président, je m'appelle Hudson Janisch et je suis membre de l'Association des consommateurs du Canada. Je suis président du programme des industries réglementées de cette association. Assis à ma droite, monsieur le président, M. Brian Campbell, au sujet duquel je vous dirai davantage dans quelques instants. Assis à ma gauche est l'avocat de l'Association des consommateurs, M. John Blakney. À sa gauche se trouve Howard Wetston, avocat-conseil principal de l'Association des consommateurs du Canada.

Le président: Merci, monsieur. Avez-vous un mémoire à nous présenter, ou du moins un résumé de votre mémoire?

M. Janisch: Nous vous avons fait parvenir un mémoire plus tôt dans la semaine, monsieur le président.

Le président: Oui, je comprends. J'espère que ce que vous allez nous présenter aujourd'hui en sera un résumé.

M. Janisch: Je tiens à vous assurer, monsieur le président, que notre présentation sera très brève.

Le président: Très bien. Allez-y, monsieur Janisch.

M. Janisch: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je vais faire quelques remarques d'introduction, après quoi je demanderais à M. Campbell de vous présenter le mémoire qu'il a préparé pour le comité. Comme vous pourrez le penser vous-mêmes le constater dans quelques instants, M. Campbell a une expérience très intéressante en ce qui concerne l'élaboration de politiques concernant le transport aérien au Canada.

Avant de lui céder la parole, cependant, je tiens, en guise d'introduction, à vous parler d'un certain nombre de questions. Tout d'abord, monsieur le président, l'Association des consommateurs trouve qu'il est extrêmement important que le Parlement et le comité soient en train d'examiner toute cette question de la réglementation aérienne et de la structure de l'industrie du transport aérien au Canada.

[Texte]

We have, over the last number of years, appeared to argue rate cases and cases involving charter airlines before the Canadian Transport Commission. We feel that has been an important opportunity which we have had, and indeed we feel that significant changes have been made by that body. But we do feel that this is an important enough matter that it should be addressed directly by Parliament, and we certainly welcome this opportunity to appear before you this evening.

Mr. Chairman, there is one question which I wish to touch on very briefly, but not develop, because I think it could be something of a red herring, certainly for the Consumers' Association's submission. As we mentioned in our brief, there is a problem of legalities concerning the role which the policy will play. There are certain problems involving the reconciliation of Section 3 of the National Transportation Act, the directives that could be agreed on or, indeed, whatever submissions or conclusions this committee came up with, and the regulatory mandate of the Canadian Transport Commission. I think this is an important issue, but I do not think it is one that the Consumers' Association wants to spend too much time on this evening because we are very concerned to address the substantive issues of the structure of the Canadian air industry.

Mr. Chairman, I have asked the clerk of the committee to send around copies of a summary of the regulated industries program's annual report which I have made available to everybody. I think this will serve as an introduction to us. We appear in a large number of regulatory forums at the federal level. We are involved in matters of telecommunications regulation, energy regulation and, to a considerable extent, in transport regulation.

• 2020

As I mentioned in my opening, we have appeared regularly before the Canadian Transport Commission in air fare cases and in the development of air policy through the liberalization of air charters.

I think it is important, Mr. Chairman, that I emphasize that we are arriving here this evening not because we have suddenly decided it would be rather nice to say something about air service and the structure of the air industry, but because we have struggled with these problems for the last four or five years. We see it as a crucial development that the question being addressed is not individual fare applications or individual services, but, indeed, the whole structural question, the whole question of how the air industry operates in Canada.

Mr. Chairman, there are two matters of consistency that I would like to call to the attention of the committee. First of all, in our appearances before the Canadian Transport Commission over the last number of years, we have quite consistently

[Traduction]

Nous avons comparu plusieurs fois au cours des dernières années devant la Commission canadienne des transports pour présenter notre point de vue au sujet de tarifs et de certaines situations impliquant des sociétés qui offrent des vols nolisés. Nous sommes reconnaissants d'avoir eu l'occasion de faire ce travail et nous sommes d'avis que nos interventions ont amené la Commission des transports à apporter d'importants changements au système. Pour ce qui est de la question qui relève de votre ordre de renvoi, nous pensons qu'elle est suffisamment importante pour mériter d'être discutée au Parlement, et nous sommes ravis d'avoir eu l'occasion de comparaître devant vous ce soir.

Monsieur le président, je veux maintenant vous parler très brièvement d'une autre question. Je ne vais cependant pas m'y attarder, car cela pourrait détourner l'attention de la question principale, au moins dans le contexte du mémoire de l'Association des consommateurs du Canada. Comme nous le disons dans notre mémoire, il se pose un problème d'ordre juridique au sujet du rôle que jouera la politique. Il me semble qu'il soit difficile de concilier l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, les directives qui pourraient être adoptées ou les conclusions auxquelles aboutira votre comité, et le mandat de réglementation de la Commission canadienne des transports. Il s'agit certes d'une question importante, mais je ne pense pas que l'Association des consommateurs veuille y consacrer beaucoup de temps ce soir car ce qui nous préoccupe surtout ce sont les questions relatives à la structure de l'industrie du transport aérien du Canada.

J'ai demandé au greffier du comité de remettre à chacun des membres un résumé du rapport annuel du programme des industries réglementées. Je pense que ce document vous expliquera un peu ce que nous sommes. Nous participons à diverses rencontres au niveau fédéral où il est question de réglementation. Nous nous intéressons à la réglementation des télécommunications, de l'énergie et, dans une large mesure, des transports.

Comme je l'ai signalé tout à l'heure, nous avons comparu régulièrement devant la Commission Canadienne du Transport lorsque celle-ci entendait des causes sur des tarifs aériens et lors de l'élaboration de la politique aérienne par le biais de la libéralisation des vols d'affrètement.

Je pense qu'il est important, monsieur le président, que je souligne que nous sommes venus ici ce soir non pas parce que nous nous sommes dits tout d'un coup que ce serait gentil de notre part de dire quelque chose au sujet des services aériens et de la structure de l'industrie, mais parce que nous luttons avec ces problèmes depuis quatre ou cinq ans. La situation a beaucoup changé en ce sens que la question qui se pose ne concerne pas des services particuliers ou des demandes particulières pour des tarifs donnés, mais plutôt la structure et le fonctionnement de l'industrie aérienne dans son ensemble à l'échelle du pays.

Monsieur le président, il y a deux autres questions que j'aimerais soulever pour que les choses soient bien claires et logiques. Tout d'abord, chaque fois que nous avons comparu devant la Commission Canadienne du Transport ces dernières

[Text]

sought more competition in the provision of air services in Canada. We have been particularly successful in persuading the Canadian Transport Commission and, on one very important occasion, in persuading the cabinet to reverse a restrictive decision of the Canadian Transport Commission and be considerably more liberal in the provision of air charter services. The Canadian consumers have greatly benefited from this flexibility in the provision of air services.

When we come this evening, as we do, Mr. Chairman, arguing in favour of greater competition, more flexibility and for a general liberalizing in the manner in which the airlines are regulated, this is again something that is a consistent position that we have adopted over a number of years.

The second element of consistency, Mr. Chairman, is that I think we are, in fact, consistent with the emerging policy of government in the matter of airline regulation. In the last several years Air Canada has been asked to act in a more competitive manner. CP Air has been allowed somewhat greater route flexibility. There is the decision, which we strongly oppose, for the takeover of Nordair by Air Canada and the government has assured us that, in fact, Nordair is to be returned to the private sector. All of these seem to us, Mr. Chairman, to be indications of a general move in policy towards liberalizing, greater flexibility and a greater infusion of competitive elements into Canadian airlines.

Therefore, we find the Transport Canada policy, which is the document which initiated these particular hearings, to be a retroactive document. It is in fact contrary to everything that has happened up to this point. It is a document seeking to impose rigidity and inflexibility in a situation in which, up to this point, there had been fluidity and development.

Mr. Chairman, I am not going to go through any of our specific points. They are all set out in our brief and we would be very pleased, of course, to respond to any questions.

I would like to stop at this stage and call on Mr. Brian Campbell, who is appearing here on behalf of the Consumers' Association of Canada.

Mr. Campbell is a very unique individual, in the sense that he combines considerable practical experience in running and consulting with and advising airlines, as well as a very strong academic record. Mr. Campbell holds a PhD in business administration from Columbia University. He holds a Master of Business Administration, an MBA, from the University of Western Ontario, and a BA degree, originally from McGill University.

Mr. Campbell has been involved in the development of the new competitive airlines in Canada, in particular with respect to Midway Airlines, and more recently with respect to Air Chicago.

[Translation]

années, nous avons demandé qu'il y ait davantage de concurrence dans le domaine de la prestation de services aériens au Canada. Je songe à une occasion en particulier où nous avons réussi à convaincre la Commission Canadienne des Transports et le Cabinet à renverser une décision prise par la Commission. Ce renversement a eu pour objet de libéraliser les services de vols nolisés. Les consommateurs canadiens ont beaucoup bénéficié de la souplesse qui a ainsi été assurée au niveau de la prestation de services aériens.

Le fait que nous venions devant vous ce soir, monsieur le président, en demandant davantage de concurrence, de souplesse et de libéralisation au niveau de la réglementation des compagnies aériennes, est tout à fait compatible avec l'attitude que nous avons adoptée il y a plusieurs années déjà.

L'autre remarque que je vais faire monsieur le président, c'est que je pense que nous sommes d'accord avec la politique que le gouvernement semble vouloir mettre en oeuvre en ce qui concerne la réglementation des compagnies aériennes. On demande depuis plusieurs années à Air Canada d'agir de façon plus concurrentielle. La société CP Air, quant à elle, a bénéficié d'une souplesse accrue au niveau des trajets qu'elle assure. Enfin, il y a eu la question de l'achat de Nordair par Air Canada, mais le gouvernement nous a assuré que Nordair deviendra bientôt une compagnie privée. Toutes ces décisions semblent signaler un déplacement général vers une libéralisation, une souplesse et une concurrence accrue dans le domaine du transport aérien au Canada.

C'est pourquoi le document sur lequel vous êtes en train de vous pencher à l'heure actuelle, qui énonce la politique du ministère des Transports, fait selon nous marche arrière. Cette politique est contraire à tout ce qui s'est produit jusqu'à présent. Ils cherchent à imposer une rigidité à une situation qui a jusqu'à présent été marquée par la fluidité et le développement.

Monsieur le président, je ne vais pas reprendre les un après les autres tous les points que nous avons soulevés dans notre mémoire, mais je répondrai bien sûr avec plaisir aux questions que vous voudrez bien me poser à leur sujet.

Je vais m'arrêter ici et céder la parole à M. Brian Campbell, qui comparaît lui aussi au nom de l'Association des consommateurs du Canada.

M. Campbell est une personne plutôt exceptionnelle car il a énormément d'expérience pratique dans le domaine de la gestion de compagnies aériennes et de la prestation de services d'experts-conseils. Il a d'autre part fait des études très poussées. Il a obtenu un doctorat en administration des affaires de l'université Columbia, une maîtrise en administration des affaires de l'université de Western Ontario et un baccalauréat de l'université McGill.

M. Campbell a d'autre part participé à la création de nouvelles sociétés aériennes concurrentielles au Canada, notamment la Midway Airlines et, plus récemment encore, Air Chicago.

[Texte]

So I think, Mr. Chairman, that we have an opportunity this evening to hear from somebody who has been actively involved in the dramatic developments in the United States with respect to airline policy. He can speak both from a broad background of experience in Canada and, more particularly, with respect to the developments that have taken place most recently in the United States.

With your permission, Mr. Chairman, I would like to call on Mr. Campbell to say just a few words.

He has, as you know, made an extensive submission. It was filed at the same time that we filed our brief.

The Chairman: Just before we hear from Mr. Campbell, Mr. Janisch, could I ask you a couple of questions specifically with regard to the Consumers' Association of Canada?

Mr. Janisch: Indeed, sir.

• 2025

The Chairman: Do you have branches in all provinces of Canada?

Mr. Janisch: Yes, indeed we do.

The Chairman: Do you consult with those branches before you take a position on a particular policy, proposal, or statement?

Mr. Janisch: We consult generally with the branches at our annual meeting and we consult on an informal basis on a continuing basis; yes, Mr. Chairman.

The Chairman: When you take a position on regulatory matters, do you take into consideration the fact that some areas of the country are quite different demographically from others?

Mr. Janisch: Indeed, Mr. Chairman. In fact, some of the strongest branches we have are in places like the Yukon and areas which are a little bit off the more generally beaten track. I think, Mr. Chairman, that it is important that our thoughts on airline policy have matured over a number of years. For example, two years ago at our annual meeting, which had representatives from all our branches of the Consumers' Association, President Benson of the Canadian Transport Commission addressed us, and we had a whole half-day devoted to discussion of airline policy matters. So I think it is fair to say that there has been a great deal of input from various parts of the association.

The Chairman: You referred to an CTC decision that you were able to have overturned by order in council.

Mr. Janisch: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Would you tell us what that was, please?

[Traduction]

Monsieur le président, vous aurez par conséquent l'occasion ce soir de poser des questions à quelqu'un qui a participé activement aux développements très dramatiques qui sont survenus aux États-Unis dans le domaine de la politique aérienne. Il pourra, pour répondre à vos questions, puiser dans l'expérience très vaste qu'il a acquise au Canada et dans celle qu'il a acquise tout récemment aux États-Unis où d'importants changements ont modifié le système.

Si vous me permettez, monsieur le président, je demanderai à M. Campbell de vous présenter brièvement son point de vue.

Il a, comme vous le savez, préparé pour le Comité un mémoire assez volumineux. Il vous a été remis en même temps que le nôtre.

Le président: Avant de donner la parole à M. Campbell, j'aimerais vous poser quelques questions, monsieur Janisch, au sujet de l'Association des consommateurs du Canada.

M. Janisch: Allez-y.

Le président: Avez-vous des sections locales dans toutes les provinces canadiennes?

M. Janisch: Oui.

Le président: Les consultez-vous avant de prendre position sur les questions données ou d'élaborer une politique, une proposition ou une déclaration?

M. Janisch: En général, nous consultons les dirigeants de toutes nos sections locales lors de notre assemblée générale annuelle et nous les consultons régulièrement de façon officielle. Ma réponse est donc oui, monsieur le président.

Le président: Lorsque vous prenez position au sujet d'une question réglementaire, tenez-vous compte du fait que certaines régions du pays diffèrent beaucoup d'autres sur le plan démographique?

M. Janisch: Bien sûr, monsieur le président. D'ailleurs, certaines de nos sections locales les plus fortes se trouvent dans le Yukon et dans des endroits qui sont très isolés. Je pense, monsieur le président, qu'il convient de souligner que notre philosophie en matière de politique aérienne a beaucoup évolué au fil des ans. Il y a deux ans, lors de notre réunion annuelle, qui regroupait des représentants de toutes les sections locales de l'Association des consommateurs du Canada, le président de la Commission canadienne des transports, M. Benson, est venu prononcer un discours et nous avons consacré une demi-journée à discuter de questions relatives à la politique aérienne. C'est pourquoi il me semble qu'il est juste de dire que les différentes composantes de l'association ont toutes eu leur mot à dire.

Le président: Vous avez parlé d'une décision prise par la CCT que vous avez réussi à faire renverser par un décret en conseil.

M. Janisch: C'est exact, monsieur le président.

Le président: Pourriez-vous nous dire plus exactement de quoi il s'agissait?

[Text]

Mr. Janisch: The initial decision by the Canadian Transport Commission was rather restrictive with respect to the introduction of domestic air charters. The Consumers' Association had argued for some time that greater flexibility in pricing and innovative approaches, including the introduction of air charters, would be desirable in Canada. The decision was a restrictive one from the CTC. We put a lot of effort into seeking to persuade the cabinet as to the desirability of a more liberal rule, and the CTC decision was overturned.

Subsequently, the CTC has made a number of more liberal rulings on the subject of domestic air charters.

The Chairman: Thank you very much, sir. I apologize to Mr. Campbell for interjecting there, but I wanted to get those things on the record.

Mr. Janisch: Indeed, sir.

The Chairman: Mr. Campbell, would you proceed with your statement, please? But before you do, let me say that I note you are from Chicago; it is the first time since I have been a member of this committee that we have had an American citizen appear before us. I think it is a new experience for us, and we look forward to hearing what you have to say. I want to wish you, on behalf of the committee, a very warm welcome to our committee. Proceed.

Mr. Brian Campbell (Chairman, Air Chicago, Chicago, Illinois): Thank you very, very much, Mr. Chairman and other members of the committee and the staff. I might point out that I was born in Hamilton and was raised in Canada until 1965, and have—

Mr. Nowlan: And air policy drove you out.

Mr. B. Campbell: Air policy drove me out, or flew me out.

I have appeared on behalf of the Consumers' Association of Canada and also the Director of Investigation and Research in previous evidentiary matters before the Canadian Transport Commission—the air transport committee—wherein I had done a number of analytical comparisons between carriers in Canada and the United States and even those within Canada. I do not want to take your time this evening to go back over some of those conclusions that I drew, other than to state that my conclusions today, if I were to update the numbers, would be the same.

In general, it is my belief that if Canada is to have a growing and dynamic airline industry, it must be a competitive industry. It should not continue under the same Crown ownership structure as has existed since the company was first founded. I do not say that in total criticism at all. I did reach

[Translation]

M. Janisch: La décision prise par la Commission canadienne des transports limitait la création de sociétés canadiennes qui offriraient des services de vols d'affrètement. L'association des consommateurs revendiquait depuis longtemps une souplesse accrue au niveau de la fixation des prix et des approches en matière de politique et elle disait qu'il serait souhaitable qu'il y ait davantage de vols d'affrètement au Canada. La décision de la CCT était très restrictive. C'est pourquoi nous avons fait des pieds et des mains pour essayer de convaincre le Cabinet qu'il serait préférable de prévoir des règlements plus libéraux. La décision de la Commission a été renversée par la suite.

Depuis, la Commission canadienne des transports a adopté des règlements beaucoup plus libéraux au sujet des vols intérieurs d'affrètement.

Le président: Merci beaucoup, monsieur. Je dois m'excuser auprès de M. Campbell, mais je voulais que ces choses soient bien claires avant d'aller plus avant.

M. Janisch: Je vous comprends.

Le président: Monsieur Campbell, je vous prierais de nous présenter votre déclaration. Mais avant de le faire, je dois dire que je constate que vous nous venez de Chicago. C'est la première fois depuis que je suis membre du comité qu'un citoyen américain vient témoigner devant nous. C'est quelque chose de tout à fait nouveau pour nous, et nous attendons avec impatience de voir ce que vous avez à nous dire. Je tiens à vous souhaiter la bienvenue au nom de tous les membres du comité. Allez-y.

M. Brian Campbell (président d'Air Chicago, Chicago, Illinois): Merci beaucoup, monsieur le président, membres du comité et du personnel. Je tiens à signaler que je suis né à Hamilton et que j'ai vécu au Canada jusqu'en 1965, et j'ai...

M. Nowlan: Et c'est notre politique aérienne qui vous a chassé.

M. B. Campbell: Qui m'a chassé ou qui m'a forcé à m'envoler.

J'ai déjà comparu au nom de l'Association des consommateurs du Canada et également à titre de directeur des enquêtes et de la recherche devant la Commission canadienne des transports, et plus particulièrement devant son comité des transports aériens. J'avais à l'époque établi un certain nombre de comparaisons analytiques entre les transporteurs canadiens et les transporteurs aux États-Unis et même entre différents transporteurs qui ne font affaires qu'à l'intérieur du territoire canadien. Je ne vais pas revenir sur ces conclusions, autrement que pour vous dire que mes conclusions sont les mêmes aujourd'hui, à la seule exception des chiffres, qu'il faudrait que je mette à jour.

Selon moi, pour que le Canada ait une industrie aérienne croissante et dynamique, celle-ci doit être concurrentielle. Elle doit sortir de la structure qui existe depuis la fondation d'Air Canada, structure qui veut que ce soit la couronne qui soit propriétaire. Mais je ne voudrais pas que vous pensiez que je

[Texte]

back, within the time available to me, and examine the history of what I could discern as the original predicates for having a Crown airline in Canada, one whose position was to be essentially dominant in the marketplace, in a position of pre-eminence both in Canada and abroad.

• 2030

My conclusion is reached largely in the fact that, in the airline industry, it is not what I consider to be an inflexible, highly capital and intensive industry. For example, we began Midway Airlines in 1979, with a total equity base of \$5.7 million. Aircraft are not like steel plants, railroads and telecommunication systems. The production capability of an airline is highly divisible and highly mobile and can be shifted from market to market, with great speed. I think what has evolved in Canada, through a succession of policy statements from the various governments—and, I must say, I think some loose direction to the regulatory commissions—is a structure today which is excessively concentrated, from an economic standpoint, if indeed the goals and objectives are to achieve the efficiencies, the innovation and the productivity which derives from a more competitive industry structure.

The primary stimuli for competition in any industry is to attract private investors, private capital and private managerial talent. When you have a condition pertaining in an industry as we find today in the Canadian airline industry where the dominant and pre-eminent competitor is a government corporation, another branch of which sets the rules of the game and adjudicates all the disputes, in my opinion, there is no possible way you can attract, under today's structure, private venture capital into the airline industry. In fact, my review of recent history, in the Nordair situation, PWA and Transair, suggests to me that what private capital has existed, has essentially fled the industry at first opportunity, by and large. I think what you are seeing is an industry structure and environment which is not at all conducive to private investment, innovation and competition.

In examining the policy paper which was circulated last August, I do not intend to go through it point by point with you but let me say that I believe it is based on several very major false premises leading to what I consider to be the wrong conclusions for the future direction of this industry. First of all, it appears to me to be based on the concept that the airline industry and commercial aviation is, in some sense, an evolutionary industry. That simply is not true. Commercial aviation is a mature industry; consumer preferences are well developed; consumer ability to choose amongst competing alternatives is well developed. Consumers today, unlike 20 and 30 years ago, regard aviation as their primary mode of intercity travel. It is not a big event to consumers today simply to travel by air.

Secondly, the technology in commercial aviation is at the forefront of economic development, as far as I can see into the

[Traduction]

critique le système dans son ensemble. J'ai fait des recherches, dans le temps qui m'était alloué, pour déterminer pour quels motifs on avait décidé au départ d'avoir une société aérienne de la Couronne au Canada, qui dominerait la place du marché et qui serait en tête de file au Canada et à l'étranger.

L'industrie aérienne n'est pas selon moi une industrie rigide, ni une industrie utilisatrice de gros capitaux. Lorsque la Midway Airlines a été créée en 1979, nous avions un capital propre de \$5.7 millions. Les aéronefs ne sont pas comparables aux aciéries, aux compagnies de chemins de fer ou aux systèmes de télécommunications. La capacité de production d'une compagnie aérienne est très divisible et très mobile et elle peut se déplacer très vite d'un marché à un autre. Ce qui a évolué au Canada, par le biais d'une suite de déclarations de politiques énoncées par divers gouvernements (et je dois dire par l'intermédiaire des organismes de réglementation qui ne donnaient que de vagues orientations), c'est une structure qui est extrêmement concentrée du point de vue économique, si ces objectifs sont bien de réaliser l'efficacité, l'innovation et la productivité qui découlent d'une structure industrielle plus concurrentielle.

Quelle que ce soit l'industrie étudiée, pour stimuler la concurrence il faut attirer les investisseurs, des capitaux étrangers et des gestionnaires talentueux. Lorsque, comme dans l'industrie aérienne canadienne aujourd'hui, le principal concurrent qui domine l'industrie est une société de la Couronne, dont une autre direction établie les règles du jeu, à mon avis, il est impossible d'attirer du capital-risque privé. D'ailleurs, d'après l'étude que j'ai faite de Nordair, PWA et Transair, les capitaux privés qui existaient ont quitté l'industrie au plus vite. Le problème c'est que la structure de l'industrie n'est pas propice à l'investissement, à l'innovation et à la concurrence.

Je n'ai pas l'intention de discuter point par point de la politique qui a été émise en août dernier, mais permettez-moi de dire qu'elle est selon moi fondée sur des hypothèses tout à fait fausses qui aboutissent forcément à de mauvaises conclusions au sujet de l'orientation future que devrait prendre l'industrie. Tout d'abord, il me semble que cette politique s'appuie sur le concept suivant lequel l'industrie aérienne et l'aviation commerciale constituent en quelque sorte une industrie qui évolue. Cela est faux. L'aviation commerciale est une industrie mûre; les préférences de consommateurs sont bien établies; les possibilités des consommateurs de choisir entre diverses possibilités est-elle aussi bien arrêtée. Contrairement à ce qui se passait il y a 20 ou 30 ans, les consommateurs d'aujourd'hui considèrent l'avion comme étant leur mode de transport de choix entre les villes. Pour la plupart des gens, ce n'est pas un grand événement que de prendre l'avion.

Deuxièmement, la technologie utilisée par l'aviation commerciale est à l'avant du développement économique, et le sera

[Text]

future. We have seen the demise of the SST program because it was simply too expensive and the consumer would not pay the price for the advantages. I think you will also see, Mr. Chairman, a vast reduction in the enthusiasm for the new jumbo jets produced by Boeing, in particular the 767, 757 program, as airlines begin to evaluate the trade-offs of the capital cost of that marginal, technological improvement, against the capital costs, particularly in today's interest rate environment.

So, we have an industry which is extremely well developed and mature in a technological sense.

Thirdly, the industry is well developed in terms of capital formation. Investors, for many years now, in the United States and to a limited extent in Canada, have been able to evaluate investment opportunities with full knowledge as far as aviation is concerned.

So I conclude, as I say, sir, that any premise in the policy statement that this is an evolutionary and embryonic industry, is absolutely false.

• 2035

Secondly, there is a presumption that there is a need for specialized roles amongst air carrier groups. I could not find any rationale or analysis for the need. And if a need for specialized roles of carriers was to be demonstrated, I think you would end up, along with my prior thesis, with a much better industry if you let the marketplace and the investment community define those roles, rather than the government itself.

The third area of premise which is of concern to me—because I think that it is wrong—is, as I said before, the notion that competition, efficiency and productivity improvements will accrue to the benefit of all Canadians by establishing rigid roles for various carrier groups, with arbitrary restrictions which are totally unrelated to market demand, traffic flows, or indeed aircraft economic performance criteria.

Let me touch briefly, if I may, on my observations of U.S. deregulation so far as it may or may not be applicable to Canada.

I do not have any sweeping generalizations to make as to whether it has, on balance, been highly successful or highly unsuccessful. I do not think that anyone with an open and objective mind can make those judgments yet. You have an industry that was fully capitalized; the aircraft fleets were in existence at the time of deregulation; labour contracts were already in existence—and labour, I might add, in the States at least, accounts for about 40 per cent of the total cost of large airlines.

[Translation]

pour de nombreuses années à venir. Prenons par exemple le programme de transport surpersonique: il a connu un échec parce qu'il était tout simplement trop cher et les consommateurs ne voulaient pas payer le prix, malgré les avantages du système. Je pense d'autre part, que vous constaterez, monsieur le président, une énorme baisse au niveau de l'enthousiasme des gens à l'égard des énormes aéronefs produits par Boeing. Je songe notamment aux 767 et 757. Les compagnies aériennes commencent à comparer l'avantage d'une amélioration technique marginale avec son prix, et ce surtout aujourd'hui, étant donné les taux d'intérêt qui sont en vigueur.

L'industrie est donc très développée et elle est tout à fait mûre sur le plan technologique.

Troisièmement, l'industrie est très développée pour ce qui est de la formation de capital. Depuis de nombreuses années les investisseurs aux États-Unis, et dans une moindre mesure au Canada, peuvent évaluer leurs possibilités d'investissement en toute connaissance de cause, en ce qui concerne l'aviation en tous cas.

Je dirai en conclusion, que toute hypothèse dans le cadre de la politique selon laquelle l'industrie de l'aviation est en train d'évoluer et qu'elle n'est encore qu'à l'étape embryonnaire est tout à fait fausse.

Deuxièmement, il semble bien que la spécialisation devienne un besoin parmi les transporteurs. Je n'ai aucun argument véritable ou aucune analyse pour étayer cette affirmation. Mais si on arrive à démontrer que la spécialisation des rôles est nécessaire, je pense que vous aboutirez à ce que je défendais d'abord, c'est-à-dire qu'il vaut mieux pour cette industrie que le marché et les investisseurs définissent les rôles, plutôt que le gouvernement lui-même.

Le troisième groupe de prémisses qui me cause quelque souci... parce que je pense qu'il s'agit là d'une erreur... consiste, comme je le disais tout à l'heure, à dire que la concurrence, l'efficacité et les améliorations de la productivité profiteront à tous les Canadiens si l'on répartit de façon stricte les rôles entre les divers groupes de transporteurs, en assortissant ce partage de contraintes qui, à mon avis, sont sans rapport avec la demande du marché, le trafic, et peut-on dire en fait les critères de rentabilité des appareils.

Laissez-moi aborder brièvement, si vous me permettez, quelques-unes de mes observations concernant l'assouplissement de la réglementation aux États-Unis dans la mesure où l'on pourrait s'en inspirer pour le Canada.

Je n'ai aucune conclusion générale permettant de déclarer que cette initiative a été ou n'a pas été bénéfique. Je ne pense pas d'ailleurs que quiconque prétendant à l'objectivité puisse porter un jugement sur cette question, pour le moment. Vous vous trouvez en présence d'une industrie qui a été capitalisée à 100 p. 100; les flottes aériennes existaient au moment de cette déréglementation; les salariés avaient des contrats... et j'ajouterai que la main-d'oeuvre représente aux États-Unis

[Texte]

You cannot assume or expect that you are going to get short-run total adjustments to a new environment. These are longer run adjustments. We have had some short-run adjustments where carriers have deleted some routes and added others, seeking a better balance in their route structure. We have had some pricing experimentation, and so on. I think the jury is still out on any kind of a careful conclusion or evaluation of that, although my private feelings are that deregulation in the United States has been very beneficial and will continue to demonstrate that this is so.

What I would like to point out to you, what is more important to me tonight, if you are considering some form of deregulation in Canada, is that there are four or five major fears that the anti-deregulationists posited in the early hearings in Washington. Those fears have not been realized and they will not be realized. They would not be realized in Canada either.

For example, big carriers will not swallow up small carriers. In the U.S., for example, the medium and the small carriers have been the growth carriers in the industry. The large trunkline carriers have been losing, not necessarily absolute traffic, but they have been losing market share because of the logical and careful, yet aggressive growth of the more medium-sized carriers. That has also been reflected in their profit and loss statements, and I refer you particularly to carriers such as Piedmont, Frontier, Southwest and USAir.

The second fear which has not been realized in the United States, and will not be, is the whole issue of safety and safety concerns. Would a deregulated environment be a less safe environment? That is not true at all. The deregulation in the United States, as I am sure you are aware, had nothing to do with any relaxation of safety standards either in maintenance, flight operations or flight training procedures, and so on. In fact, until the recent Air Florida crash, we had a 26-consecutive-month period without a single fatality in commercial aviation. All 26 of those months occurred after deregulation, and during that period we moved approximately 500 million one-way passengers domestically. So there has been no deterioration in safety, and again, I want to reiterate that there will not be any deterioration in safety.

The small communities issue was politically maybe the most troublesome aspect of the debates in Washington. My conclusion is that, on balance, small communities in the aggregate have received improved services. The subsidy requirements under Section 419 of the act have been miniscule. The replacement service program under the new regulation is running about four or five million dollars per year for the whole United

[Traduction]

environ 40 p. 100 des coûts de fonctionnement des grandes compagnies aériennes.

Vous ne pouvez pas vous attendre à mettre en place des mécanismes d'ajustement qui fonctionnent du jour au lendemain en fonction de cette transition. Il s'agit ici d'ajustements à long terme. Il y a eu, certes, certains ajustement à court terme, lorsque certains transporteurs ont supprimé des lignes, en ont rajouté d'autres, pour réaliser un meilleur équilibre de leur réseau. Il y a eu aussi des essais de tentés en matière de politique des prix, etc. Je pense que les personnes chargées d'évaluer cette opération en sont toujours à une attitude de grande prudence, bien que, en ce qui me concerne, j'ai plutôt le sentiment que cette opération de déréglementation a été extrêmement bénéfique aux États-Unis et qu'elle continuera à l'être.

J'aimerais ici vous faire remarquer, ce qui me semble être le plus important ce soir, au cas où vous envisageriez ce même genre d'assouplissement de la réglementation au Canada, à savoir que quatre ou cinq points essentiels suscitaient les craintes des adversaires de ces assouplissements à l'époque des premières auditions à Washington. Ces craintes n'ont pas été confirmées par les faits, et elles ne le seront pas. Je pense qu'il en serait de même au Canada.

Disons par exemple que l'on n'aboutira pas à une absorption des petits transporteurs par les grands. Aux États-Unis, par exemple, ce sont les petits et moyens transporteurs qui ont connu la meilleure croissance. Ce sont les gros transporteurs traditionnels qui ont perdu le plus, pas nécessairement en chiffres absolus de passagers et de volumes transportés, mais leur part du marché a régressé en raison d'une politique de croissance plus conséquente, prudente et agressive des plus petites compagnies. Cela se retrouve dans les états financiers qu'elles ont publiés, je vous renvoie notamment aux exemples de transporteurs qui s'appellent Piedmont, Frontier, Southwest et USAir.

La deuxième appréhension qui s'est avérée injustifiée aux États-Unis, et qui le restera, concerne l'ensemble des questions de sécurité. Est-ce que l'on s'expose à une baisse de la sécurité si l'on assouplit la réglementation? Eh bien, pas du tout. Comme vous le savez très certainement, il n'y a eu aucun relâchement aux États-Unis en matière de normes de sécurité, qu'il s'agisse de la maintenance, des vols, de la formation du personnel, etc. En fait, jusqu'au dernier accident de Air Florida, 26 mois consécutifs s'étaient écoulés sans aucun accident de l'aviation commerciale. Ces 26 mois se situent après la décision d'assouplir la réglementation, et pendant cette période, environ 500 millions de passagers ont emprunté nos lignes. Donc, aucune détérioration de la sécurité, et je le répète, cela se maintiendra.

La question des petites collectivités a été, du point de vue politique, le point le plus épineux des discussions de Washington. Je dirais, qu'elles ont globalement pu bénéficier de services améliorés. Les conditions subsidiaires relevant de l'article 419 de la loi ont eu un impact minime. Le programme de remplacement, d'après la nouvelle réglementation se monte à environ quatre à cinq millions de dollars par année pour

[Text]

States. Most of that is going to large carriers who may be forced to retain service for a period of 90 days while a replacement carrier is found, so it has been a very inexpensive way of preserving, indeed improving, small community service.

• 2040

Lastly, and I want to emphasize this, there was great fear amongst the established carriers that if we deregulated the United States, new airlines with all kinds of labour and other cost advantages would pop up all over the map to the demise of the Uniteds, TWAs and Americans of this world. That has not happened either.

Having spent two years financing Midway Airlines before we flew a flight, and almost a year on Air Chicago, I can assure you that the sophisticated private capital markets are the most judicious and rigorous regulators of all. Since deregulation in the United States, five new jet carriers have begun operation. The total equity raised by those five carriers collectively prior to their first flight was \$85 million.

I conclude my presentation, Mr. Chairman, with some suggestions for examining the policy for Canadian aviation before you. I think you are at the crossroads of history. If you adopt my point of view and go forward with a divestiture of Air Canada, you have to do it now. The company is dominating the industry excessively. Its cost structure, as I look at it today, is unnecessarily high. It is growing way beyond what it should. For example, I notice the terminal cost portion of the fare structure, which is how much you pay just to board the airplane, independent of how far you fly, has gone up 75 per cent in the last three years in Air Canada's fare formula, and those costs have nothing to do with fuel, the price of airplanes or the price of money. Those are essentially terminal, overhead and marketing costs and ground servicing.

In conclusion, you cannot have a policy which freezes out other classes of carriers such as the charter carriers, notably Wardair. They are going after essentially the same market with the same technology and the same cost of aircraft. There is no *a priori* reason to simply put them in a box and freeze them out of further consideration of structural changes to the industry. I think what you should do, sir, is take a very close look, because time is running out as far as my recommended approach is concerned.

I think you should not issue any major policy changes for the next 12 months, and during that next 12 months the Government of Canada, along with all contributors who have something to offer to the issue, should come up with a blue

[Translation]

l'ensemble des États-Unis. La plupart de ces crédits profitent aux grands transporteurs qui pourraient être contraints de maintenir certaines lignes pendant une période de 90 jours jusqu'à ce qu'on trouve un transporteur de remplacement, mesures donc qui a permis de façon très avantageuse financièrement de maintenir et même d'améliorer les services aux petites collectivités.

Enfin, et je tiens à souligner ce point, on craignait beaucoup parmi les grands transporteurs traditionnels, que ces nouvelles dispositions ne contribuent à faire surgir aux États-Unis une foule de petits transporteurs de toutes sortes, bénéficiant de tas d'avantages en ce qui concerne leur coût de main-d'oeuvre ou autres, et que cela ne soit fatal aux grandes lignes telles *United, TWA et American*. Il n'en a rien été.

Ayant passé moi-même deux ans à travailler au financement de Midway Airlines avant que nous n'ayons un seul vol, et presque une année pour Air Chicago, je puis vous dire que les meilleurs règlements en l'occurrence sont ceux des marchés financiers privés qui sont extrêmement sophistiqués et qui font preuve d'un jugement et d'une rigueur hors pair. Depuis, donc, cet assouplissement de la réglementation américaine, cinq transporteurs utilisant des jets sont apparus sur le marché. Le capital action total collectif de ces cinq transporteurs juste avant leur premier vol était de 85 millions de dollars.

Je termine mon exposé, monsieur le président, par quelques propositions de politiques qui pourraient être appliquées aux transports aériens canadiens. Je pense que vous vous trouvez à un tournant important de votre histoire. Si vous voulez restreindre le champ d'Air Canada, vous devez le faire dès maintenant. Cette compagnie domine le secteur de façon excessive, ses coûts comme ils se présentent aujourd'hui sont beaucoup trop élevés. Cela dépasse le raisonnable. Je remarque par exemple que la part du tarif qui revient aux coûts affectés au terminal, c'est-à-dire ce que vous payez pour embarquer quelle que soit la longueur du vol ensuite, s'est accru de 75 p. 100 depuis trois ans dans la formule de Air Canada; or, voilà des coûts qui ne dépendent pas du prix du carburant, des appareils ni de la valeur du dollar. Il s'agit là essentiellement de coûts affectés au fonctionnement du terminal, de frais généraux et de commercialisation et de services au sol.

En conclusion, vous ne pouvez adopter une politique qui néglige les autres classes de transporteurs tels que Wardair qui affrètent des vols nolisés. Tous les transporteurs se partagent le même marché, avec les mêmes moyens techniques et les mêmes coûts des fonctionnements des appareils. Il n'y a donc aucune raison *a priori* de les exclure de toute politique envisageant des modifications structurelles du secteur. Je vous conseille donc de vous pencher très sérieusement sur cette question étant donné que vous disposez, si vous voulez faire ce que je vous dis, de moins en moins de temps.

Je dirais que vous devriez vous abstenir de tout changement important dans les 12 mois à venir mois pendant lesquels le gouvernement du Canada, en même temps que toutes les

[Texte]

plan for the divestiture of Air Canada from government ownership. Thank you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. The terminal costs you are talking about: would that include the boarding ramps, that type of structure?

Mr. B. Campbell: Yes, sir.

The Chairman: Thank you. We will begin our questioning with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. First, Mr. Chairman, I want to compliment—and these are not just platitudes—the Consumers' Association of Canada for the most extensive brief we have had in this hearing so far. I think Mr. Janisch is also an author of several—if I have the right person, I have seen the name in terms of regulatory directors on the form and/or things I am very interested in. You wrote a paper that I read about a year ago, and mainly I was interested because it agreed with many thoughts I had about the regulatory process.

• 2045

So I want to compliment the CAC for presenting such an extensive brief which, frankly, has an awful lot of information. Sometimes some of the questions from the panel of members would indicate that we had not fully read the brief. You have, Discontinue airlines from Air Canada, et cetera, and I found it very interesting.

I must say—and afterwards I always declare my biases—I am obviously very sympathetic to the premise of the brief and the fundamentals of the brief. I must say, when I listened to Mr. Campbell—and I give you full marks for coming here and your credentials—I was frankly hoping Mr. Campbell would perhaps, Mr. Chairman, have given us more of an insight as to how he, as chairman of the board and chief executive officer of Air Chicago, a new airline formed as late as February 20, 1981, thought that fitted in to the deregulation process in the United States.

When Mr. Campbell tells me the jury is out on deregulation, and then he categorically states those five principles of his—big carriers will not swallow up small carriers, safety is not a factor, small communities and new airlines et cetera—I must say, even though my bias is with the premises of your presentation, I start to have some questions in my mind.

The first question in my mind is something we in this committee, as far as I am concerned, have tried to avoid. The pitfall I think here is that Canada is a different country from the United States. I am not going to amplify that in terms of whether airlines look after their own airports, which they do in the States and we do not up here. You do not have an Air Canada in the States as we have here. And as far as I am concerned, for Mr. Campbell, with all the best intentions in the world, to come here tonight and suggest that we take

[Traduction]

parties intéressées mettraient sur pied un plan de dénationalisation de Air Canada. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Campbell. Lorsque vous parlez des coûts de fonctionnement des aéroports et aérogares, pensez-vous également aux rampes d'embarquement et ce type d'installation?

M. B. Campbell: Oui.

Le président: Merci. Nous allons commencer la période des questions en donnant la parole à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci monsieur le président. J'aimerais tout d'abord, il ne s'agit pas ici simplement d'une pratique de routine—féliciter l'Association des consommateurs du Canada pour avoir présenté ici le mémoire le plus complet qui soit. Si je ne me trompe, M. Janisch est également l'auteur de plusieurs... je crois que c'est bien le nom que j'ai vu plusieurs fois associé à la direction de la réglementation dans plusieurs cas qui m'ont intéressé. Vous avez fait paraître un document que j'ai lu il y a à peu près un an et où j'ai retrouvé de nombreuses idées concernant le processus réglementaire avec lequel je suis tout à fait d'accord.

Je tiens donc à féliciter l'ACC pour ce mémoire extrêmement riche en renseignements les plus divers, je le dis bien franchement. Étant donné que parfois certaines des questions posées sembleraient indiquer que nous n'aurions pas lu véritablement le mémoire. Vous avez parlé de certaines lignes qui ont été supprimées, d'Air Canada etc., et j'ai trouvé cela très intéressant.

Je dois dire d'abord—je passerai ensuite à la critique—que je suis d'accord avec votre point de départ et avec les grandes lignes de votre mémoire. Je dois ajouter, qu'en écoutant M. Campbell—et je vous fais tout à fait confiance et vous remercie d'être venu—j'espérais en fait, monsieur le président, qu'il pourrait mieux nous expliquer, en sa qualité de président du Conseil d'administration et de directeur général de Air Chicago, nouvelle compagnie née le 20 février 1981, comment tout cela s'inscrit dans le processus de réforme du règlement américain.

Lorsqu'il nous parle d'un jury chargé d'évaluer cette réforme, et qu'il nous fait cinq affirmations catégoriques—les grands transporteurs n'absorberont pas les petits, la sécurité n'est pas remise en question, les petites collectivités et les nouvelles compagnies etc.—je commence à me poser quelques questions, même si j'étais tout à fait d'accord avec les prémisses du mémoire.

La première question qui me vient à l'esprit concerne un domaine que nous avons toujours essayé, du moins en ce qui me concerne, de ne pas aborder au comité. Il y a un hic à tout cela, c'est que le Canada est un pays très différent des États-Unis. Je ne vais pas chercher à développer, à expliquer que les compagnies aériennes ont aux États-Unis la charge de leurs propres aéroports, il n'en est pas ainsi au Canada. Il n'y a pas non plus de compagnie comme Air Canada chez vous. Et en ce qui me concerne, je dirai à l'adresse de M. Campbell, en

[Text]

political action to divest public ownership in Air Canada—you know, some Canadians are ready to do that with the CBC, and perhaps in time, but I am really torn. I wanted to listen with completely receptive ears, but I am bothered.

I am interested in why in Canada, which again is different from the United States, we do have, and you commented, the provincial ownership of airlines. Is there any, for my information and edification, state-owned airline in the United States? And if not, why not?

You make a very perceptive—I am just giving a rambling discourse here—point in your brief about provincial airlines coming in and creating federal-provincial problems, which, frankly, no one has really touched upon yet. I really read that with a great deal of interest as a politician—your boundary line at Winnipeg, carving Canada into two zones in terms of federal-provincial relations and/or national unity stress. I liked your brief. I do not know if I like your verbal presentation tonight. I guess that is what I am trying to say in a frank way.

I think it was Mr. Campbell, and I do not want to pick on him, but he was the one. You say the industry is not evolutionary. Well, you see, this blows my mind to a point, because I have used in this committee before the speech of Mr. Benson, a year or so ago, who reported on the evolutionary process of the CTC in meeting the changing challenges in the aircraft industry.

Perhaps you can tell me that the CAB in the United States has been absolutely inflexible and has not responded. But I am a little concerned. I wanted more support for my biases; you have raised more questions.

Perhaps the best thing is to stay off the American experience totally, other than Mr. Campbell telling me about his experience in deregulation, complete or in part, what it has done for, perhaps, smaller carriers with more innovation, more competition in servicing the smaller areas of the United States rather than the trunk routes.

Anyway, I have said enough. Oh, a new chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I have been here five minutes now.

• 2050

Mr. Nowlan: Those are a couple of the concerns. Your brief, I agree, and your conclusions—except for Air Canada. Anything, as far as I am concerned, in terms of balance in the dominance, I have a predisposition for. My colleague, Mr. Scott, who is our consumer critic in terms of my party... We are talking more about a Freddie Laker situation, but we are so different in Canada that your brief was great. Your verbal

[Translation]

toute amitié, que je me pose véritablement des questions lorsqu'il vient nous conseiller de rendre Air Canada au secteur privé—comme vous le savez, certains Canadiens sont prêts à le faire pour Radio Canada, quand le moment sera venu. Je voulais être le plus réceptif possible à vos arguments, mais je dois dire que cela me pose un petit problème.

Je me demande par exemple pourquoi au Canada, et non aux États-Unis comme vous l'avez fait remarquer vous-même, les provinces possèdent des compagnies aériennes. Y a-t-il, je voudrais être informé, des compagnies aériennes propriétés des États américains? Et dans la négative, pourquoi?

Vous faites remarquer dans votre mémoire—je passe plusieurs choses en revue pour le moment—que certaines compagnies provinciales contribuent précisément à accroître le contentieux fédéral-provincial, et c'est un détail auquel pour le moment personne ne s'est attaqué. En tant qu'homme politique je dois dire que j'ai lu tout cela avec le plus vif intérêt—quand vous parlez entre autre de cette frontière à Winnipeg, qui dessine deux zones au Canada en matière de relations fédérales-provinciales et de tension dans l'unité canadienne. Je dois dire que votre mémoire m'a beaucoup plu. Je n'ai peut-être pas autant aimé l'exposé que vous avez fait ce soir. Voilà donc, très franchement, où je voulais en venir.

Je ne tiens pas à critiquer tout particulièrement M. Campbell, mais c'est un fait. Vous dites qu'il s'agit d'un secteur qui n'évolue pas. Cela me laisse sans voix, voyez-vous, étant donné que je me souviens avoir cité le discours de M. Benson dans ce comité, il y a environ un an, et où il était écrit à quel point la CCT était contrainte de s'adapter au défi perpétuellement changeant de l'aéronautique.

Vous me répondrez peut-être que le CAB américain est resté rigide et qu'il n'a pas su s'adapter. Je me pose quelques questions à ce sujet. J'espérais que vous apporteriez de l'eau à mon moulin; vous avez soulevé en fait de nouvelles questions.

La meilleure chose serait peut-être de laisser l'expérience américaine de côté, et d'écouter tout simplement ce que M. Campbell peut nous dire de son expérience en matière de réforme de la réglementation, et du bénéfice qu'en ont pu tirer les petits transporteurs faisant preuve d'esprit d'innovation, de compétitivité, en mettant en service de nouvelles lignes desservant des zones un peu à l'écart des routes traditionnelles.

Je crois que j'en ai dit suffisamment. Mais je crois qu'un nouveau président arrive.

Le président suppléant (M. Deniger): Je suis là depuis cinq minutes.

M. Nowlan: Voilà les questions qui pour moi font problèmes. Je suis d'accord avec votre mémoire et avec vos conclusions—hormis ce qui concerne Air Canada. J'ai toujours un faible pour l'équilibre. Mon collègue, M. Scott, qui est le critique du parti pour ce qui concerne la consommation... nous parlons plutôt de quelque chose comme Freddie Laker, mais tout est si différent au Canada que je tiens encore à dire à quel point

[Texte]

presentation raised more questions in itself, and my rambling discourse is obviously not focused in on some of my problems but . . . Where is the CAB versus CTC? I really find it mind-boggling when you say, with all sincerity, that this has not been an evolutionary situation in Canada. I do not care about the United States.

Mr. B. Campbell: Well, let me try to address your points as I hope I got the major ones down here on a scrap of paper. In terms of an evolutionary product or an evolutionary industry, I was referring to what I think are the most important elements. The technology is well developed; it is mature; it is proven safe, reliable and comfortable. Consumer preferences for air travel over other modes of travel, or other types of vacations, or other media of conducting business is well-developed. And thirdly, capital formation has flowed into the industry to support its growth and development in billions and billions and billions of dollars. It is in that context, sir, I was saying this is not still an evolutionary industry. I did not mean to suggest it is not a dynamic or changing industry.

Mr. Nowlan: Okay. That is interesting. I am glad you clarified it. The industry is pretty definite. I guess I was talking about the evolutionary process, the regulatory process that in Canada. I think—again, perhaps the Canadian compromise—our CTC, the air transport committee . . . This is one thing that concerns me about this white paper. A lot of these carriers have come in here and—other than the white paper which excludes any consideration of something that you, quite properly, have been very interested in as an association—lower fares through the ABCs and charter type of service. The white paper eliminates that or freezes it out, which I find very difficult to accept in the world of reality. The thing that I guess I misunderstood, then, was the evolutionary process in the regulation of our industry that has sort of met in an ad hoc way, some of the pressures from the public, and not so much the fact that aircraft were big and safe. I guess that is where I misunderstood you. And I do not know . . . I would like to know from American experience, how revolutionary has the CAB been in terms . . . or is the fact that they were so inflexible that you had to go almost the complete deregulation route rather than the way we have in Canada, where we have a CTC that, I think, has responded pretty responsibly for most of our problems. But now we are at the crossroads; I quite agree with you there.

Mr. B. Campbell: Well, sir, the experience of CAB regulation was entirely different in many respects from CTC regulation, because the federal government did not own the major participant in all of its considerations, be they rates, or licences, or mergers, or what have you. As as we were chatting over dinner tonight, typically what you had—

Mr. Nowlan: Not with me, someone else.

Mr. B. Campbell: No, the fellows on my left.

[Traduction]

votre mémoire est remarquable. Ce que vous avez dit ce soir pose plus de questions, et le tour d'horizon auquel je me suis livré n'a pas permis de mettre l'accent sur certaines questions plus particulières que je me pose . . . ou en est par exemple le CAB par rapport à la CCT? Je trouve absolument renversant que vous puissiez dire en toute sincérité, que la situation est restée stationnaire au Canada. Ce ne sont pas ici les États-Unis qui m'intéressent.

M. B. Campbell: Je vais essayer de répondre aux différents points que vous avez abordés, je les ai notés ici sur un bout de papier. En ce qui concerne l'état évolutionnaire de ce secteur ou des produits, je pensais aux éléments les plus importants de la situation. La technologie est développée, elle est arrivée à maturité, elle est sûre, fiable et permet le confort. On sait que le consommateur préfère le mode aérien de transport à tous les autres, qu'il s'agisse de ses vacances ou de voyages d'affaires. Troisièmement, les capitaux ont afflué dans ce secteur par milliards et milliards, pour en assurer la croissance et le développement. C'est dans ce contexte, monsieur, que j'ai pu parler d'une industrie qui n'est plus en train d'évoluer. Je n'ai pas voulu dire qu'elle n'était ni dynamique ni changeante.

M. Nowlan: Très bien. Voilà qui est intéressant et vous avez clarifié ce point. L'industrie est bien définie. Je pense que je parlais du processus d'évolution, du processus réglementaire au Canada. Mais, encore, peut-être que le compromis canadien je pense à la CCT, et au comité des Transports aériens . . . c'est quelque chose qui m'inquiète dans ce Livre blanc. De nombreux transporteurs sont venus proposer à la différence du Livre blanc qui exclut des possibilités que vous avez, en tant qu'association, étudiées de près—des tarifs réduits sur des vols A,B, C ou nolisés. Le Livre blanc, chose difficile à accepter élimine complètement ce domaine. Là où je vous ai peut-être mal compris, c'est à propos du processus d'évolution réglementaire dans l'industrie, grâce auquel on a pu répondre à certaines pressions exercées par les consommateurs, et non pas tant à propos des avions de leur capacité et de la sécurité. Voilà où j'ai dû mal vous comprendre. Je ne sais pas . . . J'aimerais savoir quelle a été l'attitude du CAB aux États-Unis . . . ont-ils été si intraitables qu'il vous a fallu supprimer presque complètement la réglementation, lorsqu'au Canada nous avons la CCT qui, je pense, s'est montrée extrêmement compréhensive dans la plupart des cas. Il est vrai que nous trouvons à un tournant, là-dessus je vous donne raison.

M. B. Campbell: L'expérience de la CAB en matière de réglementation a été complètement différente de ce qui s'est passé avec la CCT, étant donné que le gouvernement fédéral n'avait pas à tenir compte du fait qu'il était propriétaire de la plus importante des compagnies, lors des discussions de tarifs, de licences, de fusions etc. Comme nous en parlions ce soir à dîner, la situation typique . . .

M. Nowlan: Ce n'était pas avec moi, il devait s'agir de quelqu'un d'autre.

M. B. Campbell: Ces messieurs à ma gauche.

[Text]

Mr. Nowlan: I just wanted it on the record.

Mr. Siddon: Maybe you should have gone to dinner with him.

Mr. Nowlan: That is right. I would not have asked so many questions.

Mr. B. Campbell: One of the most rigorous forms of regulation within the umbrella of the CAB, in most cases, tended to be of a very adversary nature: large airlines against smaller airlines, or long haul versus short haul, or one carrier versus another with its own vested interest. You were able to get to the root of the information and data. My own experience in cases before the CTC was quite the opposite. It was the man on the street against the government. So the whole predicate for regulation was different. Even within the CAB, the objective search was for a proper balance of competition, efficiency, innovation, and pricing, as opposed to protect and perpetuate a pre-eminent member of that industry. So the whole thing was different. I do not even think you can compare them.

• 2055

Mr. Nowlan: This is what bothers me. Okay. This question is addressed to Mr. Janisch, Mr. Chairman. It is my last question really at this phase, and it depends on how long the night goes . . . I do not know whether you have been here, sir, all of the time that we have had these hearings, but perhaps you have had someone listening in. The one thing that comes out, whether it is CP or Air Canada, the two nationals, is that they also were concerned about lower fares for the public. We know from your brief and the history of the ABC hearings . . . I want to compliment your association. In some ways, every so often, as a politician, I know you have taken an interest . . . I think there is the collective Ralph Nader of Canada, running either wild or running in some direction in Canada. I think you have really had a very stimulative effect on the regulatory process, and I want to compliment you as I come back to your brief. The thing I want to ask is that the two nationals have said they are interested in lower fares. They now have this hybrid creature flying across the skies, of scheduled service with sort of charter rates. And I can be sitting there having a cup of tea paying my full government-warrant price ticket, which is government, full price, seated alongside of a person that most likely could be there on an ABC or a promotion fare or some kind of fare, paying half price, and yet his tea and my tea taste the same. I just wonder, in terms of two parts of the question . . . Earlier today, Mr. Gray and the president of Air Canada have both said they are interested in lower-priced fares. But you cannot cut them down too far because airlines get in trouble. Could you give me your perspective on the interest of the nationals in lower fares, and in still trying to keep people from going into bankruptcy? Secondly, perhaps this comes back to Mr. Campbell . . . I honestly do not know this answer, and I hesitate to ask the question because I usually know answers to any questions that I ask, as any lawyer should. Is this distinction in the States between a

[Translation]

M. Nowlan: Je voulais que ce soit inscrit au compte rendu des délibérations.

M. Siddon: Vous auriez peut-être dû vous joindre à eux.

M. Nowlan: En effet. Beaucoup de mes questions auraient déjà reçu une réponse.

M. B. Campbell: Dans le cas de la CAB, les formes les plus rigides du règlement tendaient à créer des conflits du type : grandes compagnies contre petites compagnies, grandes lignes petites lignes, ou bien encore un transporteur contre un autre avec tous ses intérêts en jeu. On pouvait avoir accès à tous ces renseignements et chiffres. En ce qui concerne la CCT, j'ai l'expérience d'une situation totalement différente. Il s'agissait d'un conflit entre l'homme de la rue et son gouvernement. Les règlements sont alors envisagés d'un tout autre point de vue. Même au sein de la *Civil Aeronautics Board*, on recherchait un juste équilibre entre la concurrence, l'efficacité, l'innovation, et les politiques en matière de fixation des prix. On ne voulait pas protéger et maintenir en place un membre donné de l'industrie. La situation là-bas était toute différente. Je ne pense même pas que l'on puisse les comparer.

M. Nowlan: C'est justement ce qui m'ennuie. Ma prochaine question, monsieur le président, s'adresse à M. Janisch. C'est d'ailleurs ma dernière question, du moins en ce qui concerne le premier tour, et il faudra attendre pour voir si j'aurai l'occasion de vous interroger de nouveau . . . Je ne sais pas si vous avez été présent lors de toutes nos audiences, mais vous avez peut-être envoyé quelqu'un à votre place. Ce qui en ressort en tout cas, c'est que CP Air et Air Canada, c'est-à-dire les deux sociétés nationales, s'inquiètent elles aussi au sujet de la réduction des tarifs pour les passagers. Nous savons ce que contient votre mémoire et nous connaissons l'histoire des audiences au sujet des vols d'affrètement avec réservations anticipées. Je tiens d'ailleurs à féliciter votre association. Je sais, à titre de politicien, que vous avez manifesté un certain intérêt . . . Je pense qu'il y a un Ralph Nader collectif au Canada, qui court quelque part au pays. Je sais que vos efforts se sont faits ressentir au niveau du processus de réglementation et je tiens à vous féliciter pour votre travail. J'en arrive maintenant à ma question. Les deux sociétés nationales ont dit qu'elles seraient intéressées à réduire les tarifs. Elles ont à l'heure actuelle une espèce de créature hybride, c'est-à-dire un service à horaires fixes mais avec des tarifs de vols nolisés. Je peux payer le plein tarif et être assis à côté d'une personne qui a payé le tarif ABC ou qui a même eu son billet à moitié prix, et on lui servira le même thé qu'à moi. Ma question en vérité a deux volets . . . Plus tôt aujourd'hui, M. Gray et le président d'Air Canada ont tous deux dit qu'ils sont intéressés par les tarifs plus bas. Mais on ne peut pas trop réduire les tarifs, car cela nuirait aux compagnies aériennes. Que pensez-vous de cette idée de réduire les tarifs, compte tenu du fait qu'il faut éviter que les compagnies aériennes fassent faillite? Deuxièmement, il faudrait peut-être que M. Campbell réponde à cette question . . . Je puis vous dire honnêtement que je ne connais pas la réponse à la question que je vais vous poser. C'est

[Texte]

hybrid creature of your nationals, United, Delta, Eastern or whatever it may be, which have . . . Or is it totally so different that we should not even waste time with it? You have a situation in which you have got split fares within the same plane, people paying regular fares, economy fares, but you have also got promotion fares, and or a regulatory process that says there is a distinction between a scheduled service, giving charter-fare service, and yet you do not extend that to the charter service that wants to run scheduled service.

Mr. Janisch: Mr. Nowlan, I could respond to the first point. I think what it does is to reinforce the point that you were making earlier as to the stupidity of the Transport Canada document, suggesting that you can set aside a charter and treat charter as a completely separate entity from the scheduled air service. I think what you have done is to identify very eloquent evidence from the airlines themselves, from CP Air and from Air Canada, that, in fact, what we have is really an integrated matter now. The artificiality is being created by the regulatory restrictions. The artificiality is not being created by the fact that one person is sitting next to the other and that both have different schedules of fees; it is because various restrictions have been placed on the marketing of the airlines as to the services they are providing. I see no reason why we should not have services which are a fully scheduled service for the businessman that are significantly more expensive than some of the charter airlines which you book in advance, and so on. But I think what you have had is a combination, and I think it has been a tragic combination. It is a combination of unimaginative marketing by the airlines with unimaginative regulations which has led to that situation. I think the answer to the airlines there about the hybrids, is not to say come up with some new regulations to govern that, but to withdraw regulations so that the natural market forces which are at play there can rationalize out the use of those aircraft. So, I find that very supportive of the general position that we have taken and I find it interesting that I can draw that support from the airlines themselves.

• 2100

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Janisch. Mr. Nowlan, thank you.

Before I recognize Mr. Campbell, I wonder if I may be able—

Mr. Nowlan: Well, there is another part to the question that perhaps—

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Maybe on the second round, because you have had 18 minutes already.

Mr. Nowlan: Okay, well . . .

[Traduction]

pourquoi j'hésite à vous la poser, car j'ai l'habitude de connaître les réponses des questions que je pose, comme tout bon avocat. Aux États-Unis, y a-t-il une distinction au niveau de cette créature hybride, qu'il s'agisse de United, Delta, Eastern Airlines ou une autre compagnie . . . ou bien ce système est-il si différent du nôtre que nous devrions même pas y songer? Aux États-Unis, il y a différentes catégories de voyageurs et différents tarifs pour un même vol; il y a les pleins tarifs, les tarifs économiques mais il y a également les promotions spéciales. Y a-t-il un processus de réglementation qui établit une distinction entre les services à horaires fixes qui offrent des services de vols d'affrètement et les compagnies qui n'offrent que des services d'affrètement? Ce système me paraît bizarre puisque vous n'offrez pas aux compagnies de services de vols d'affrètement la possibilité d'offrir un service à horaires fixes.

M. Janisch: Monsieur Nowlan, je puis répondre à la première partie de votre question. Cela rejoint ce que vous disiez tout à l'heure au sujet de la stupidité du document du ministère des Transports, qui prévoit mettre les vols d'affrètement dans une catégorie à part. D'après ce que vous dites, CP Air et Air Canada pensent que le système est parfaitement intégré. Son caractère artificiel est créé par les restrictions réglementaires. Il n'est pas créé par le fait que deux personnes assises l'une à côté de l'autre dans un avion ont peut-être acheté leur billet à un prix différent. Il est dû au fait que plusieurs restrictions ont été imposées aux compagnies aériennes au niveau des services qu'elles offrent. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas avoir des services à horaires fixes, pour les hommes et les femmes d'affaires par exemple, services qui coûteraient beaucoup plus cher que ceux des compagnies de vols d'affrètement, où il faut réserver bien à l'avance, etc. Je pense qu'il y a toujours eu un mélange, et un mélange fort malheureux. C'est bien mais cette situation c'est un mélange: un manque d'imagination en matière de commercialisation de la part des compagnies aériennes et un manque d'imagination du côté des règlements en vigueur. Pour ce qui est de ces créatures hybrides dont on a parlé tout à l'heure, la solution n'est pas de trouver de nouveaux règlements, mais de supprimer les règlements déjà en place afin qu'ils puissent jouer les règles et les forces du libre marché. Je trouve intéressant de constater que je peux compter sur l'appui des compagnies aériennes elles-mêmes.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci monsieur Janisch. Merci, monsieur Nowlan.

Avant de donner la parole à M. Campbell, je pourrais peut-être . . .

M. Nowlan: Il reste encore l'autre partie de la question . . .

Le président suppléant (M. Deniger): Vous avez déjà disposé de 18 minutes, vous pourrez peut-être revenir au deuxième tour.

M. Nowlan: Très bien . . .

[Text]

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If I may be allowed one small question before I recognize Mr. Campbell.

Did I hear you right, Mr. Campbell, the witness, in your opening remarks? Or did I misunderstand you when you sort of hinted that we have the CTC, which is a federal regulatory agency on the one hand, and on the other hand we have a Crown corporation called Air Canada, also federally owned, and that there could be some sort of conflict of interest in the regulatory exercise of that board because it is a federal board, and yet the airline is federally owned?

Mr. B. Campbell: Absolutely.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That is your opinion. Thank you, Mr. Campbell. I disagree with that and if I have a chance I certainly will question you on that fundamental disagreement that I have.

I recognize Mr. Campbell, Member of Parliament for LaSalle.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman, I just have a few questions for the witness.

As they are probably aware, over the past several weeks we have entertained many experienced witnesses in the airline industry, from local to national and one charter carrier, and who have been established for many years and have done, in my opinion, an excellent job in Canada.

On page 3 of your brief it says that there is much that can now be learned from the U.S. experience. I suppose in accordance to deregulation. The national airlines, as well as the regional airlines, have commented that it is much too early to be able to determine what kind of effect it is going to have in the airline industry in the United States.

Secondly, I believe it was Mr. Taylor and others, who said that, although there are a few airlines that have been profitable, basically at this moment, it has been kind of disastrous because most of them have lost a considerable amount of money. They have created a considerable amount of unemployment, and I know of a few airlines where this is the case. I feel it may be a little bit early for you to have commented because of the U.S.A. experience.

I also know that especially in the trucking industry, the large ones that I have been in contact with, it has caused havoc in their industry. I would suppose it is going to do the same thing in your line of industry. I would like it if you would comment on that.

The Chairman: Mr. Janisch.

Mr. Janisch: Mr. Chairman, I would very much like to comment on that, and I would like to ask Mr. Brian Campbell with his practical experience in the United States to comment on it.

[Translation]

Le président suppléant (M. Deniger): Avec votre permission, j'aimerais vous poser une petite question avant de céder la parole à M. Campbell.

Je ne sais pas si j'ai bien compris ce qu'a dit notre témoin, M. Campbell, dans ses remarques préliminaires. Vous semblez dire qu'il y a conflit d'intérêt parce qu'il y a d'un côté un organisme de réglementation fédéral et de l'autre côté une société de la couronne, Air Canada, qui appartient elle aussi au gouvernement fédéral. Ai-je bien compris que selon vous il y a conflit d'intérêt parce que ces deux organismes appartiennent au gouvernement?

M. B. Campbell: Tout à fait.

Le président suppléant (M. Deniger): C'est votre opinion. Merci, monsieur Campbell. Je ne partage pas votre point de vue et si j'en ai l'occasion j'aimerais bien en discuter plus à fond avec vous.

La parole est maintenant à M. Campbell, député de LaSalle.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président. Je n'ai que quelques questions à poser aux témoins.

Comme ils le savent sans doute, nous avons au cours des dernières semaines rencontré beaucoup de témoins qui ont de l'expérience dans le domaine de l'industrie aérienne. Nous avons rencontré des représentants de compagnies locales et nationales et même d'une compagnie qui offre des services de vols d'affrètement. Ces sociétés existent depuis de nombreuses années et font, selon moi, un excellent travail.

A la page 3 de votre mémoire, vous dites que l'expérience américaine peut nous apprendre beaucoup. Je suppose que vous vouliez parler là de la réglementation. Les représentants des compagnies nationales et régionales que nous avons rencontrés nous ont dit qu'il était encore beaucoup trop tôt pour déterminer quelle incidence cette déréglementation aura au niveau de l'industrie aérienne aux États-Unis.

Deuxièmement, M. Taylor et d'autres nous ont dit que bien que quelques compagnies aériennes aient réalisé des profits, la situation a été plutôt catastrophique pour la plupart d'entre elles, qui ont perdu de l'argent. Je pourrai vous donner plusieurs exemples de compagnies aériennes qui ont même dû mettre des employés à pied. Vous avez peut-être trop vite tiré des conclusions de l'expérience américaine.

Je sais d'autre part, d'après ce que m'ont dit des représentants d'importantes sociétés de camionnage, que cette politique a semé la zizanie au sein de l'industrie du transport par camion. Je suppose que l'incidence de cette politique sera la même au sein de votre industrie. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Le président: Monsieur Janisch.

M. Janisch: Monsieur le président, j'aimerais beaucoup répondre à cette question et j'aimerais également que M. Brian Campbell ait l'occasion de nous faire profiter de son expérience pratique en la matière.

[Texte]

Let me make one initial visceral response from a consumer's perspective. Consumers are not all that specifically concerned with the profitability of airlines. One man's havoc, as you described the situation in the trucking industry, can be to the great benefit of a large number of other people. We do not, of course, in any way want an airline structure in which private capital flees, or in which there subsequently has to be subsidization.

But I think to say that because there have been some problems of profitability in the United States that, therefore, we must draw an adverse inference from deregulation. Whereas I think Mr. Campbell, in his brief, set out what is widely recognized as the situation. There would have been more unprofitability in the United States if there had not been deregulation. In fact, deregulation has allowed the airlines to survive during a period of terrific problems externally imposed on them.

On the point, Mr. Chairman, of whether we can learn anything from the United States, I think it is the question, Mr. Campbell, of whether we can learn globally or of some smaller issues. I think it is important to recognize that one thing we can learn is that deregulation did not lead, in the United States, to massive loss of service to smaller communities. As Mr. Campbell mentioned in his evidence, a \$4-million compensation fund has been adequate to deal with that loss of service. There have been individual cases which have received some prominence, but by and large that is something we can definitely learn. Another thing we can learn is that the larger airlines want, in a properly competitive environment, to gobble up the smaller airlines. That we can actually learn.

• 2105

I think when one says that one cannot learn from the United States deregulation, what one is saying is that the jury is still out on the big issues, but that the jury is in on the specific fears; for example, the extremist position that there would be a massive influx of small airlines and destructive competition. The evidence is in on that. There has not been a massive influx of small airlines, so I think that is what one is saying. There are some things that one definitely can learn. There are big conclusions which one cannot come to at this stage.

Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Blakney to respond as our counsel to that question as well.

Mr. John Blakney (Assistant Counsel, Consumers' Association of Canada): I have just one additional point. I think from the price-conscious consumers' point of view, it is the most relevant point, and it is that under deregulation in the United States, as Mr. Campbell will demonstrate in a moment, entrepreneurs were able to enter the industry with a cost structure for an equivalent product which was substantially less than the cost structure of the product that was being offered by the

[Traduction]

Permettez-moi de vous faire part de ma première réaction viscérale en tant que consommateur. Les consommateurs ne sont pas très préoccupés par la rentabilité des compagnies aériennes. Ce qui fait du tort à l'un peut avantager l'autre, comme vous le disiez au sujet de ce qui se passe au sein de l'industrie du transport par camion. Nous ne voulons bien sûr pas que la structure de l'industrie aérienne fasse fuir des capitaux ou amène les compagnies aériennes à dépendre de subventions.

Mais je ne suis pas d'accord pour dire que parce qu'il y a eu certains problèmes au niveau de la rentabilité aux États-Unis, on doit en déduire que la déréglementation n'a qu'une incidence néfaste. M. Campbell explique la situation dans son mémoire. S'il n'y avait pas eu de déréglementation, il y aurait eu encore plus de problèmes de rentabilité aux États-Unis. En fait, la déréglementation a permis aux compagnies aériennes de survivre pendant une période au cours de laquelle d'énormes problèmes leur ont été imposés de l'extérieur.

Monsieur le président, pour ce qui est de savoir si les États-Unis peuvent nous apprendre quelque chose, je crois qu'il s'agit de savoir si l'on doit tout prendre ou simplement prendre certains éléments. Il est important, il me semble, de reconnaître que ce que l'on peut déduire de l'expérience américaine c'est que la déréglementation n'a pas amené d'énormes pertes de services au niveau des petites communautés. Comme M. Campbell l'a mentionné dans son témoignage, un fonds d'indemnisation de 4 millions de dollars a été nécessaire pour répondre à ce recul. Il y a eu des cas individuels assez frappants, mais de façon générale, nous pouvons en tirer un certain enseignement. Nous pouvons également retenir que les grandes lignes aériennes, d'après le jeu normal de la concurrence, cherchent à absorber les plus petites. Cela aussi nous pouvons le retenir.

Mais lorsque l'on dit que l'on ne peut rien apprendre de l'expérience américaine en matière de réforme de la réglementation, ce que l'on veut dire c'est que le jury n'a toujours pas conclu à propos des grandes questions, mais qu'il a enterré certaines craintes spécifiques; comme par exemple de prédire une massive apparition de petites lignes aériennes détruisant complètement le marché. Cette crainte a été écartée. Il n'y a pas eu d'apparition massive de petites lignes aériennes, voilà donc ce dont il s'agit. Il y a donc un certain nombre de choses que nous pouvons déjà retenir, mais il n'est pas encore temps de conclure sur un certain nombre de questions fondamentales.

Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Blakney, notre conseiller, de donner son avis sur cette question.

M. John Blakney (Avocat conseil, Association des consommateurs du Canada): Je n'ai qu'une chose à ajouter. Je pense que du point de vue du consommateur que les prix intéressent, c'est un point des plus importants, à savoir que la réforme de la réglementation aux États-Unis, comme le montrera M. Campbell dans quelques instants, a permis l'apparition de nouvelles compagnies, dont les coûts, pour un même produit, étaient bien inférieurs aux coûts des grosses compagnies qui

[Text]

bloated firms which had been protected by regulation for years and years. The cost structure translated directly into fares for the average consumer which were very much below the fares being offered by the regulated carriers. Mr. Campbell can indicate to you the myriad ways in which innovative managers were able to cut costs and provide regular-scheduled service—reliable, no-frills scheduled service—for the average consumer which were in some cases 50 per cent below the fares that, over the long haul, had to be charged by the big carriers from the pre-deregulation era.

I think from the consumer point of view that is the major lesson we have learned. You can reform the cost structure of the airline by deregulation or, as we proposed in our brief, a substantial further relaxation of price entry and product design controls by the CTC.

This is a lesson consumers in Canada are going to learn from the United States very shortly when they see the kinds of fares available across the northern tier of the United States on long-haul and short-haul routes that are regularly offered. They are going to be demonstrably lower than fares being offered by Canadian carriers in similar circumstances. It is not going to take very long for Canadians to see how much lower the new entrance fares in the United States are for equivalent routes, when compared to the regular airlines in Canada.

Mr. Campbell (LaSalle): I do not agree simply because the consumer would like to travel for nothing, at the cheapest rate.

Mr. Blakney: I would have to disagree with that point.

Mr. Campbell (LaSalle): And that—

Mr. Blakney: Mr. Chairman, the consumer is not—

The Chairman: Order. One speaker at a time. Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): That is their opinion. The airlines have to be viable. If the United States keeps cutting its budget, the people probably will not have enough money to buy airline tickets no matter what the price is.

On page 4 you mentioned:

... ensure that the last breath of competitive life would be squeezed from the industry.

There again, in dealing with our airlines operating here in Canada—and there is a massive difference between 275 million people and 22 million people—they all feel ... Again this afternoon Mr. Taylor exemplified that there is a considerable amount of competition on all the routes—the local, the various regional airlines, Air Canada and CP Air—which keeps them honest. They are very concerned about the rates regardless of the international charter rates for our people to visit their country. However, to keep an airline in the air, you have to make a buck. There are no two ways about it. We have

[Translation]

avaient été protégées depuis des années par cette réglementation. Cela se traduit donc pour le consommateur moyen par des tarifs bien plus avantageux. M. Campbell pourra vous donner une idée des mille et une méthodes utilisées par des directeurs ingénieurs pour réduire les coûts et garantir un service de vols réguliers tout à fait fiables, un service sérieux, avec des tarifs qui dans certains cas sont 50 p. 100 inférieurs aux tarifs traditionnellement imposés sur les longs courriers par les grandes compagnies avant la réforme.

Voilà donc l'enseignement majeur que nous en avons tiré, du point de vue du consommateur. En supprimant cette réglementation, vous pouvez donc améliorer la structure des coûts, ou comme nous l'avons proposé dans notre mémoire, en permettant une politique plus souple des prix, et des normes de conception imposées par la CCT.

Les consommateurs canadiens vont s'en apercevoir très rapidement, dès qu'ils constateront quels tarifs sont possibles sur les lignes nord-américaines, long courrier ou autre. Ces tarifs seront beaucoup plus bas que les tarifs équivalents offerts par les transporteurs canadiens dans les mêmes conditions. Il ne va pas falloir très longtemps aux Canadiens pour voir à quel point les nouveaux tarifs américains pour les mêmes distances sont inférieurs à ceux des lignes régulières canadiennes.

M. Campbell (La Salle): Je ne suis pas d'accord, étant donné que le consommateur veut toujours voyager au tarif le plus bas.

M. Blakney: Je suis en désaccord avec vous là-dessus.

M. Campbell (La Salle): Et ...

M. Blakney: Monsieur le président, le consommateur n'est pas ...

Le président: A l'ordre! Une seule prise de parole à la fois. Monsieur Campbell.

M. Campbell (La Salle): C'est leur opinion. Les lignes aériennes doivent être rentables. Si les Américains continuent à réduire leur budget, les gens n'auront plus suffisamment d'argent pour s'acheter des billets d'avion, quel qu'en soit le prix.

A la page 4, vous dites:

... faire disparaître de ce secteur les dernières traces du jeu de la concurrence.

Je le répète, lorsque l'on parle de nos lignes aériennes ici au Canada—il y a une différence énorme entre un pays de 275 millions d'habitants et un autre où il n'y en a que 22 millions—on a l'impression ... cet après-midi M. Taylor a encore expliqué qu'il y avait une concurrence très vive sur toutes les lignes—locales, régionales, Air Canada et CP Air—ce qui contraint à une certaine honnêteté. Quels que soient les tarifs des vols internationaux nolisés, ils ont intérêt à essayer de garantir des prix permettant aux Canadiens de visiter leur pays. Il n'en reste pas moins qu'il faut rentabiliser les lignes

[Texte]

equipment to maintain, high prices and high increases in labour.

• 2110

I think they are doing an excellent job, and to say that I would remove the competition by not deregulating and allowing, as I have seen over the last nine years in this committee, smaller locals—and it is perfectly legitimate to say that you want to go from one aircraft to 50 and that, if you can take a regional airline over or compete with it, that is what you want to do. But there is always the question of viability. It is nice, but what happens: the guy goes bankrupt, and we are to blame because we have allowed that to happen, without hindering the freedom of business.

If you would like to make a comment, sir, just on the competitive aspect of that—

Mr. Janisch: Yes.

Mr. Campbell (LaSalle): Not too long, as I do not have a lot of time. I just have a couple more minutes.

Mr. Janisch: It is just a point of misunderstanding, Mr. Campbell, that I think we should clear up.

On page 4 in our brief, when we speak of the squeezing out of competitive life, it is a criticism of the structural freeze proposed by the Transport Canada's discussion paper. In other words, what we are saying is that we do have an emerging competitive environment. We do have a situation in which we think there have been some considerable improvements along the line that you are mentioning, Mr. Campbell. But what we are saying is that if this committee were to support the type of proposal that Transport Canada has made, that would be restrictive and retroactive. To that extent I think we are in much greater agreement than we feared a moment ago.

Mr. Campbell (La Salle): Thank you. There is just one other thing which you mentioned in the brief, on page 6, I think. If the government policy goes forward, there will probably be some changes of course.

... policy will stunt the growth of competition ...

There again, there are two different views because I tend to believe those people who are experts in the field for years and have proven worthwhile in their particular industry, and they say—and I am just giving you a chance to respond—that in the next years to come, we are in a partial recession, and of course people are not flying as much as they should be. But there is plenty of room for growth within the actual system with minor changes; that growth and competition within the present system will come forth shortly, hopefully in the next year or year and a half; that it will not have the adverse effect, as you mentioned here, that it would stunt the growth but that it would enhance the competition and the growth of locals and regionals and the nationals. You have mentioned charter; I do not want to talk about charter because that is not the domestic

[Traduction]

pour pouvoir faire voler les avions. Et il n'y a pas de façon de le faire. Il faut entretenir le matériel, les prix sont élevés et la main-d'oeuvre coûte de plus en plus cher.

Je pense que leur travail est excellent, et dire que je supprimerais la concurrence en ne dérèglementant pas, et en autorisant, comme je l'ai vu depuis les neuf années que je siège à Comité, des transporteurs locaux de moindre envergure—il est parfaitement légitime de dire que vous souhaitez passer d'un avion à 50, et que si vous souhaitez reprendre une ligne aérienne régionale, ou la concurrencer, c'est ce que vous voulez faire. Mais la question de viabilité se pose toujours. Tout cela est très bien, mais en fait voici ce qui se passe: il y a des faillites, et certains nous accusent d'en être responsables parce que nous avons laissé cela se produire, sans gêner la liberté de l'entreprise.

Si vous souhaitez faire une remarque, monsieur, à propos de l'aspect concurrentiel de cela ...

M. Janisch: Oui.

M. Campbell (LaSalle): Pas trop longue, car je n'ai pas beaucoup de temps. Il me reste encore 2 minutes.

M. Janisch: Monsieur Campbell, il y a un point qui prête à confusion et qu'il faudrait selon moi éclaircir.

A la page 4 de notre mémoire, lorsque nous parlons de freiner la concurrence, nous critiquons en fait le gel structurel proposé dans le document de travail de Transport Canada. En d'autres termes, ce que nous disons, c'est que nous avons un milieu de plus en plus concurrentiel. Nous nous trouvons dans une situation dans laquelle nous pensons qu'il y a énormément d'amélioration à apporter dans le sens que vous précisez, monsieur Campbell. Mais nous disons que si ce Comité doit appuyer le type de proposition de Transport Canada, ce serait restrictif et rétroactif. Dans cette mesure, je pense que nous sommes beaucoup plus en accord que nous ne le pensions il y a un moment.

M. Campbell (LaSalle): Je vous remercie. Il y a juste une autre chose que vous avez mentionnée dans votre mémoire, à la page 6. Si la politique du gouvernement est adoptée, il y aura probablement quelques modifications.

... la politique freinera la concurrence ...

Là encore, il y a deux points de vue différents, car j'ai tendance à croire ceux qui sont des spécialistes dans ce domaine depuis des années, et qui se sont avérés très utiles dans leur propre sphère d'activités, et ils disent—et je vous donne juste une possibilité de me répondre—que dans les années à venir, nous nous trouverons dans une récession partielle, et naturellement, le public ne voyagera pas par avion autant qu'il devrait. Mais il y a énormément de place pour une expansion dans le système actuel, avec des changements mineurs; cette croissance et cette concurrence dans le système actuel se présentera très bientôt, ou mieux l'an prochain ou dans un an et demi; elle n'aura pas l'effet adverse dont vous parlez ici, celui de freiner la concurrence, au contraire puisqu'elle permettra de relancer davantage la situation des trans-

[Text]

policy that we are discussing; it is an international airline, and we can go into that later.

If you would like to comment just, why do you feel it is the airlines. There has been practically no disagreement among any of them; usually you get minor things, but are saying the contrary: that it is going to stunt the growth; that there will be no competition. Every local airline should become regional, and every regional should become national; the nationals—I do not know what they are going to become.

An hon. Member: Bankrupt.

Mr. Campbell (La Salle): Bankrupt. There has to be some restriction, especially in the make-up of our country. You cannot compare the United States, with all due respect to Mr. Campbell, who has a newly formed airline in Canada. Who knows if it is going to be around next year. I hope it is and I hope he is very successful. But, for those people, like Mr. Taylor, who have been 33 years in the industry and Mr. Ward and Mr. Gray and the rest, who tell you that this is not true: as we are now, if it is price you are worried about, we will try to compete to keep the prices down and combine the charters, which was done to maximize the losses, and the regular economy fares. And you are saying the contrary. You could be right. Would you like to comment? I would appreciate it.

Mr. Janisch: I would like to ask Mr. Campbell to comment on the cost situation in the United States.

I think the one thing that I would emphasize, Mr. Chairman, is that to say that experts in the field say that this policy is going to work, is to reject the extraordinary changes that come across the world. If we were just looking at the United States, and saying, well, look at those drastic changes down there, then perhaps you could say, well we are different. But there are massive changes in the airline industry in Europe—in fact, all over—and experts there have found they are, in fact, dinosaurs. Dinosaurs were expert. They were around longer than Mr. Taylor, and yet they found there was change and the change overtook them rather rapidly. So I must say I am not persuaded when somebody says I have been around a long time, therefore that is the policy which has to go on forever.

• 2115

But I would like to ask Mr. Campbell, because I think the experience in the United States is, by analogy, important. We have not proposed the adoption of deregulation in our brief. Far from it. We have adopted quite a modest relaxation of the rigidities of the Transport Canada document. Our quarrel is with the Transport Canada document. Our quarrel has not

[Translation]

porteurs locaux, régionaux et nationaux. Vous avez parlé des vols nolisés; je ne veux pas en parler, puisque nous discutons d'une politique nationale; il s'agit là de lignes internationales, et nous les étudierons plus tard.

Pourriez-vous nous dire pourquoi vous pensez qu'il s'agit des lignes aériennes. Elles sont pratiquement toutes d'accord; de façon générale, on obtient des choses mineures, tout en disant le contraire; que cela va freiner la croissance; qu'il n'y aura pas de concurrence. Tous les transporteurs aériens locaux devront devenir régionaux, et les transporteurs régionaux devront devenir nationaux; les transporteurs nationaux—je ne sais pas ce qu'il en adviendra.

Une voix: Ils feront faillite.

M. Campbell (LaSalle): Ils feront faillite. Il faut qu'il y ait certaines restrictions, surtout compte tenu de la nature de notre pays. On ne peut le comparer aux États-Unis, et je dis cela respectueusement à M. Campbell, qui a constitué une nouvelle ligne aérienne au Canada. Qui sait si elle existera encore l'an prochain. Je l'espère et lui souhaite énormément de succès, mais pour des gens comme M. Taylor, qui a passé 33 ans dans cette industrie, et pour MM. Ward et Gray, et les autres, ils vous disent bien que cela n'est pas vrai; dans la situation actuelle, en effet, si c'est le prix qui vous préoccupe, nous essaierons de faire en sorte de les maintenir à un niveau peu élevé et de combiner les vols nolisés, ce qui a été fait pour maximiser les pertes et les prix de la classe touristique. Or, vous nous dites le contraire. Il se peut que vous ayez raison. Auriez-vous des commentaires à faire à ce sujet? Je vous en saurais gré.

M. Janisch: Je voudrais demander à M. Campbell de faire des commentaires sur la situation des coûts aux États-Unis.

Je pense que j'aimerais insister, monsieur le président, sur le fait que dire que les spécialistes dans le domaine estiment que cette politique pourra fonctionner revient à ignorer les changements extraordinaires qui surviennent à travers le monde. Si nous examinons simplement les États-Unis, sur le plan des changements considérables qu'y surviennent, on pourrait alors peut-être dire que nous sommes différents. Mais en Europe, et partout ailleurs, des changements très importants surviennent dans le secteur des lignes aériennes, et les spécialistes ont conclu de leurs études qu'il s'agissait en fait de dinosaures. Mais ce terme convient davantage aux spécialistes. Ils étaient là depuis plus longtemps que M. Taylor, et pourtant ils ont conclu qu'il y avait eu un changement, un changement qui les a plutôt surpris. Je dois donc dire que je ne suis pas persuadé lorsque l'on me dit que je suis là depuis longtemps, et que par conséquent, c'est la politique qui doit se maintenir à tout jamais.

Je voudrais questionner M. Campbell, parce que ce qui se passe aux États-Unis est important, par analogie. Nous n'avons pas proposé l'adoption de la déréglementation dans notre mémoire. Loin de là. Nous avons proposé que les recommandations intransigeantes du document de Transports Canada soient quelque peu assouplies. Nous critiquons ce

[Texte]

been so much with the evolutionary process which has been developing for the CTC, which you have been overviewing, Mr. Campbell. But I think it would be important to hear from Brian Campbell.

The Chairman: As briefly as possible please, Mr. Campbell.

Mr. Janisch: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. B. Campbell: Thank you very much.

Maybe, Mr. Campbell, it is appropriate at this time that I give you from my own experience—with two new entrance carriers now, and watching other carriers develop and others decline—what I think the major differences are between the established carriers and the new entrants, and why we have so far succeeded and the others are scrambling somewhat in a financial sense.

First of all, in the established carrier industry—and I suspect it is very similar in Canada—labour is about 40 per cent of the total cost. We achieve, by far, much greater labour productivity by almost any standard of measurement, whether it is passenger miles flown, passengers boarded, revenue generated from employer, whatever.

We pay reasonable wages but we do not pay excessive wages. I will give you an example. Our captains in the left-hand seat, who have thousands of years of jet experience before they come to us—in fact at Midway I had over 2,000 qualified applicants for 20 jobs—are paid about \$30,000 a year to start and in the right seat they are paid about \$16,000 a year to start; not in excess of \$100,000 a year as in many established carrier cases. Our pilots fly 80 to 85 hours a month, not 41 to 42 hours a month as is true in many of the larger carriers. That is not simply a function of just working them harder and not giving them credit time for when they are over water as opposed to over land and all the duty regs that have grown up in the labour contracts for so many years. It is also part of the simplicity of our route structures by and large.

When a man checks in to fly at 8.00 a.m. and goes off at 3.30 p.m., that man is efficiently utilized. He may get four, five, six, seven hours of credit time. He does not go from point A to point B, wait in the terminal for four hours in the coffee shop, pick up another airplane and then go on his way. We tend to have one crew domicile, and that is at the hub city. They are not overnighing all over the system.

Those which I have been most closely associated with—particularly now Air Chicago—can provide fast, efficient, jet transportation with 12 or 15 year-old aircraft just as well as

[Traduction]

document. Nos plus grande doléances ne portent pas tellement sur l'évolution de la situation, pour la CCT, dont vous avez été chargé, monsieur Campbell, mais il me semble important d'entendre le point de vue de Brian Campbell.

Le président: Aussi brièvement que possible, s'il vous plaît, monsieur Campbell.

M. Janisch: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Campbell: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Campbell, il serait peut-être approprié que je vous dise d'après mon expérience—avec deux nouveaux transporteurs, et du fait que j'ai assisté au succès et à l'échec d'autres transporteurs—ce que je pense des principales différences qui existent entre les transporteurs établis et les nouveaux, et pourquoi jusqu'à présent, nous avons réussi alors que les autres se débattent dans leurs problèmes financiers.

Tout d'abord, dans le secteur des transporteurs établis, et je pense que la situation est très semblable au Canada, le coût de la main-d'oeuvre représente environ 40 p. 100 du total des coûts. Nous obtenons, de loin, une productivité de main-d'oeuvre bien supérieure, et ce par rapport à pratiquement tous les critères d'évaluation, qu'il s'agisse du nombre de 1,000 parcourus, de passagers transportés, de recettes produites par l'employeur, et ainsi de suite.

Nous payons des salaires raisonnables, mais non excessifs. Je vais vous donner un exemple. Nos capitaines occupant le siège gauche qui possèdent des milliers d'années d'expérience des avions à réaction avant de travailler pour nous—en fait, à Midway, j'avais plus de 2,000 candidats qualifiés pour 20 postes—sont payés quelque \$30,000 par an pour commencer, et les capitaines qui occupent le siège de droite touchent pour commencer environ \$16,000 par an; cela ne dépasse pas \$100,000 par an, comme dans le cas d'un grand nombre de transporteurs établis. Nos pilotes volent mensuellement de 80 à 85 heures, et non pas 40 à 42 heures comme dans le cas d'un grand nombre des plus grandes compagnies. Il ne s'agit pas simplement de leur demander de travailler plus fort, sans leur donner un crédit de temps, lorsqu'ils survolent les océans—par opposition aux zones terrestres—et de plus, les règlements relatifs à leurs obligations deviennent de plus en plus nombreux dans les contrats de travail depuis très longtemps. Il y a aussi à cet égard la simplicité des structures de nos trajets, et ce de façon générale.

Lorsqu'un pilote arrive à huit heures du matin pour faire un vol, et qu'il termine à 15h 30, on peut dire qu'il a été efficacement utilisé. Il peut obtenir quatre, cinq, six, sept heures de temps à son crédit. Il ne va pas d'un point A à un point B, pour attendre à l'aéroport pendant quatre heures au café, monter à bord d'un autre avion pour continuer ensuite. En général, les pilotes résident dans un local que nous mettons à leur disposition à Boston. Ils ne sont donc pas dispersés ou forcés de voyager la nuit inutilement.

Ceux avec lesquels j'ai été le plus étroitement associé, particulièrement maintenant Air Chicago, peuvent être assurés d'un transport rapide et efficace par jet, avec des appareils de

[Text]

anyone else can with brand new aircraft. For example, my fleet of five 727-100s from Pan-American Airways, along with all the technical training and so on, are going to cost me \$2.4 million an airplane.

Mr. Campbell (La Salle): Excuse me, Mr. Campbell, I hate to interrupt you because I believe my time is up and I understand . . .

The Chairman: And then some.

Mr. Campbell (La Salle): Are you aware that most of the airlines in the United States are unionized?

Mr. B. Campbell: Most of the large carriers?

Mr. Campbell (La Salle): Well, in general.

Mr. Campbell: You said \$30,000, \$16,000.

Mr. Deniger: Are they members of any unions?

Mr. B. Campbell: No.

Mr. Campbell (La Salle): That is the difference because if you were paying \$90,000 and \$55,000, it could affect . . . Just the last point, Mr. Chairman—I thank you for allowing me that—again in your brief you mentioned about the 800 miles that it is totally unexceptable, and heavy equipment on the regionals. I agree. They purchased equipment that is not viable for the types of routes they are handling, but that is not our problem. That is their fault. They are trying to reduce, but there again they are satisfied with the 800. That is plenty for us. We do not want to go any further. We are satisfied. We will refine the policy, granted, but we accept the 800 miles as proposed, or 900 miles.

• 2120

The Chairman: Sorry, Mr. Campbell, that is your time.

Mr. Nowlan: Is he writing a report?

Mr. Campbell (LaSalle): I am not writing a report; I am just repeating what the witnesses said.

An hon.Member: That is not what the witnesses have said.

The Chairman: Order, order please.

Mr. Nowlan: How many witnesses have said it, other than Mr. Taylor this afternoon?

Mr. Campbell (LaSalle): Nordair said it, Quebecair said it.

Mr. Nowlan: . . . Nordair did not say it.

The Chairman: Order.

Mr. Campbell (LaSalle): Anyway, EPA said it.

Mr. Nowlan: EPA did not say it.

The Chairman: I think we can find out when we are writing the report.

Mr. Nowlan: They want 1,200 miles.

Mr. Campbell (LaSalle): You were not listening.

[Translation]

12 ou 15 ans, aussi bien que le feraient d'autres avec des appareils tout neufs. Par exemple, ma flotte de cinq 727-100 de la Pan-American Airways, de même que la formation technique, et ainsi de suite, me coûtera 2.4 millions de dollars par appareil.

M. Campbell (La Salle): Excusez-moi, monsieur Campbell, je suis désolé de vous interrompre parce que je pense que mon temps de parole est épuisé, et je comprends . . .

Le président: Quelques mots, donc,

M. Campbell (La Salle): Savez-vous si la plupart des lignes aériennes américaines sont syndiquées?

M. B. Campbell: La plupart des grands transporteurs?

M. Campbell (La Salle): Oui, en général.

M. B. Campbell: Vous avez dit \$30,000, \$16,000.

M. Deniger: Sont-ils membres d'un syndicat?

M. Campbell: Non.

M. Campbell (La Salle): C'est là la différence, car si vous payez \$90,000 et \$55,000, cela pourrait affecter . . . un dernier point, monsieur le président, et je vous en remercie, encore une fois dans votre mémoire, vous avez parlé des 800 milles qui sont tout à fait inacceptables et de l'équipement lourd sur les transports régionaux. Je suis d'accord avec vous. Ils achètent de l'équipement qui n'est pas viable pour les circuits qu'ils desservent, mais cela n'est pas notre problème. La faute leur revient. Ils essaient de réduire, mais là encore, ils se contentent des 800 milles. C'est tout à fait suffisant pour nous. Nous ne voulons pas aller plus loin. Nous sommes satisfaits. Nous améliorerons bien sûr la politique, mais nous acceptons les 800 milles proposés ou 900 milles.

Le président: Je vous remercie, monsieur Campbell, votre temps de parole est épuisé.

M. Nowlan: Ecrit-il un rapport?

M. Campbell (LaSalle): Non, je ne faisais que répéter ce qu'ont dit les témoins.

Une voix: Ce n'est pas ce qu'ils ont dit.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Nowlan: Combien de témoins l'ont dit, outre M. Taylor cet après-midi?

M. Campbell (LaSalle): Nordair, Québecair.

M. Nowlan: . . . Nordair ne l'a pas dit.

Le président: A l'ordre.

M. Campbell (LaSalle): Quoi qu'il en soit, EPA l'a dit.

M. Nowlan: Non.

Le président: Nous le saurons lorsque nous écrirons le rapport.

M. Nowlan: Ils veulent 1,200 milles.

M. Campbell (LaSalle): Vous n'écoutez pas.

[Texte]

Mr. Nowlan: I was here.

Mr. Campbell (LaSalle): I know, I said you were not listening.

Mr. Nowlan: You are putting words in my mouth.

The Chairman: Order! Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Corbin: Who is running the show?

Mr. Nowlan: The chairman is running the show.

The Chairman: Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Mr. Chairman, given the length of the previous questions, I gather I have until approximately 10.00 o'clock—no, no, we will keep it short and sweet.

I want to welcome a fellow Hamiltonian, Mr. Campbell, and as a fellow Hamiltonian, I agree with the premise of the CAC brief. I certainly cannot disagree with the fundamental premise of deregulation, Mr. Janisch. I came out of the broadcasting industry, so I know something about the effects of regulation on competition on an industry, although I cannot, frankly, as a bottom line, see the disbanding of the CBC, and I do not really think it is realistic for you people to suggest the disbandment, the privatization of Air Canada.

Mr. Janisch: Mr. Scott, I wonder if I could just clear something up there. It is true that Mr. Campbell, who has the luxury of appearing here as an expert witness in his own right, was able to carry his argument through to what he saw as a logical conclusion, which raised the question of the divestiture of Air Canada, I think it is important to notice that the CAC brief itself does not recommend divestiture. We have considerable sensitivities there, and we realize this. So, if you look on page 37 of our brief, we talk about steps to reduce Air Canada dominance, and I think that is the first immediate step that we see, and we see that as, in fact, being an attainable goal in a specifically Canadian context.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): But you still do believe in the viability of a national air carrier, like Air Canada?

Mr. Janisch: We could envisage more than one national air carrier, yes, sir.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Okay.

If I might just carry on to the thrust of my own questioning; it comes directly from the brief, and I am not now sure of whether it is your brief or whether it is Mr. Campbell's point. You are saying that deregulation has been very beneficial in the United States, and I am playing a bit of devil's advocate here, because again I am in favour of deregulation, but I am

[Traduction]

M. Nowlan: J'étais ici.

M. Campbell (LaSalle): Je le sais, je dis que vous n'écoutiez pas.

M. Nowlan: Vous me faites dire des choses que je n'ai pas dites.

Le président: A l'ordre! Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je vous remercie, monsieur le président.

M. Corbin: Qui dirige les choses?

M. Nowlan: Le président.

Le président: Monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Monsieur le président, compte tenu de la longueur des questions précédentes, je pense pouvoir parler jusqu'à environ 10h00, non, non, ce sera bref et agréable.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à un autre ressortissant de Hamilton, M. Campbell et compte tenu de notre point commun, je suis d'accord avec les prémisses du mémoire de l'ACC. Je ne peux certainement pas en avoir contre le principe fondamental de la déréglementation, monsieur Janisch. J'étais autrefois dans le secteur de la radiodiffusion, et je connais donc les répercussions de la réglementation sur la concurrence dans une industrie, quoique, très franchement, je ne puis dire que j'approuverais le démembrement de la Société Radio-Canada, et je ne pense pas qu'il soit vraiment réaliste que vous envisagiez non plus la privatisation d'Air Canada.

M. Janisch: Monsieur Scott, je me demande si je pourrais simplement préciser quelque chose ici. Il est vrai que M. Campbell, qui a eu la chance de comparaître ici comme un témoin expert, de son propre chef, a pu présenter tout son raisonnement, jusqu'à sa conclusion logique, qui a soulevé la question de la dépossession d'Air Canada. Il me semble important de souligner que le mémoire de l'ACC ne recommande pas cette dépossession. Il y a à ce propos énormément de susceptibilité, et nous le comprenons fort bien. Si donc vous voyiez la page 37 de notre mémoire, nous parlons des mesures à prendre pour réduire la domination d'Air Canada, et je pense que c'est là la première mesure immédiate à prendre, et elle nous paraît un objectif à atteindre, dans un contexte spécifiquement canadien.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Mais vous croyez encore à la viabilité d'un transporteur aérien national, comme Air Canada?

M. Janisch: Nous pourrions en envisager plus d'un, oui, monsieur.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Très bien.

Permettez-moi de revenir à mes questions. Elles concernent directement le mémoire, et je ne suis pas sûr qu'elles concernent votre mémoire ou ce qu'a dit M. Campbell. Vous nous dites que la déréglementation a été très bénéfique aux États-Unis, et je joue un peu ici l'avocat du diable, car encore une fois je suis en faveur de la déréglementation, mais je suis aussi

[Text]

also realistic enough to know that we have to go the controlled deregulation route. You say that deregulation has been very beneficial in the United States; you say that given an open market you can attract capital anywhere. This has been particularly successful in the United States, but the banks are shying away. The latest example clearly is Freddie Laker's airline, and this is what I would like to ask you about.

First of all, how does the Consumers Association of Canada feel, in the context of deregulation, about the fact that the two major carriers—well, any major carrier, trans-Atlantic carrier—are going to bump up their fares, by—what? 30 per cent?

Mr. Janisch: Twenty per cent is the figure that we see bandied around in the press, Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): May I get your reaction to the developments over the last few days? Then I will just lay on a supplementary, which will try to prove my point.

Mr. Janisch: Mr. Scott, certainly the Laker bankruptcy is a shock to consumers. I think one of the most extraordinary sights we have seen on television in the last several nights has been the voluntary efforts by individuals to try to help Laker. Laker had a remarkably positive impact on north airlines. He broke IATA. Before there had been Icelandic Airways, which as a student, one always travelled on, but now there was genuine competition in the area.

• 2125

I think it is very important when one looks at the Laker bankruptcy not to draw conclusions about the undesirable nature of competition. The Laker bankruptcy was brought about, as far as we can make out, by serious management flaws, and there is no reason to suggest that competition, which we hope will still survive on the North Atlantic route even without Laker, at least to some extent, will not continue. So certainly we see Laker Airlines' situation as a loss, but there are going to be other Lakers. Somebody is going to pick up that equipment; somebody is going to come in there—and this has been recognized. The cartel has been broken and there will be other entrants to keep air prices down on that North Atlantic run.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): That is the other side of the coin that I was trying to point out. Laker was a private and very popular airline. It went belly up. Other private airlines—another Peoples' Airline starts up. What happens if it goes belly up? What happens if the major carriers decide that is an excuse to pump up the prices one more time? Is that not a justification for some form of regulation, certainly in this country, as it affects travellers in and outside of Canada?

[Translation]

suffisamment réaliste pour savoir que nous devons envisager une déréglementation qui soit contrôlée. Vous avez dit encore une fois que la déréglementation était très bénéfique aux États-Unis; vous avez dit qu'avec un marché libre, vous pouvez attirer des capitaux n'importe où. Cela a particulièrement réussi aux États-Unis, mais les banques commencent à avoir des hésitations. L'exemple le plus récent est évidemment celui de la ligne aérienne de Freddie Laker, et c'est à ce sujet que je voudrais vous poser une question.

Tout d'abord, à propos de la déréglementation, que pense l'Association des consommateurs du Canada du fait que les deux principaux transporteurs, et n'importe quel grand transporteur transatlantique, vont augmenter leurs tarifs de combien? Trente pour cent?

M. Janisch: Monsieur Scott, 20 p. 100 est le pourcentage que la presse a indiqué partout.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Puis-je savoir ce que vous pensez de ce qui s'est passé ces derniers jours? J'aurais ensuite une question supplémentaire grâce à laquelle j'essaierai de prouver ce que je suis en train d'avancer.

M. Janisch: Monsieur Scott, la faillite de Laker est certainement un choc pour les consommateurs. Je pense que l'une des choses les plus extraordinaires que nous voyons à la télévision depuis plusieurs jours concerne justement les efforts que des particuliers ont déployés pour essayer d'aider Laker. Il a joué un rôle remarquable et positif sur les lignes aériennes du Nord. L'IATA a dû lui céder. Avant il y avait la compagnie *Icelandic Airways*, qu'utilisaient toujours les étudiants, mais maintenant, la concurrence dans ce domaine était très réelle.

À propos de la faillite de Laker, il me paraît très important de ne pas tirer de conclusion pour dire que la concurrence n'est pas souhaitable. D'après ce que nous pouvons savoir, cette faillite est due à de graves problèmes de gestion, mais rien ne permet de dire que la concurrence, qui existera encore, espérons-le, sur les trajets du nord de l'Atlantique, même sans Laker, du moins dans une certaine mesure la concurrence, dis-je, ne se maintiendra pas. Nous envisageons donc bien la situation des lignes aériennes Laker comme une perte, mais il y aura d'autres Lakers. Quelqu'un va reprendre cet équipement, cette affaire, et tout le monde l'a admis. Le cartel a été rompu, et d'autres entreront dans ce secteur pour que les prix se maintiennent à un niveau élevé sur ce circuit du Nord de l'Atlantique.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Et l'autre aspect dont je voulais justement essayer de parler. Laker était une compagnie aérienne privée, très populaire. Elle s'est écrasée. D'autres compagnies aériennes privées... une autre *Peoples' Airline* démarre. Que se passe-t-il si elle fait faillite? Que se passe-t-il si les principaux transporteurs décident que c'est là une excuse pour gonfler encore une fois les prix? N'est-ce pas ce qui justifie une certaine forme de réglementation, au Canada, puisque ces décisions affectent les voyageurs ici et à l'étranger?

[Texte]

Mr. Janisch: Really, Mr. Scott, I cannot agree with your premise, because if you have an opportunity for a new entrant, another Freddie Laker, indeed another Mr. Brian Campbell, who is prepared to put his entrepreneurial skills and his hard work to creating a new airline, that is what will keep the prices from going too high. So although I think it is unfortunate that there no longer will be Laker, I think the important thing is the principle has been established that you do not simply have the existing airlines controlling things; that there will be the threat of new entrants. And once there is a threat of new entrants, that has a very sobering effect on the pricing structures of the existing airlines.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Max Ward appeared before this committee earlier today. He is, I think you will agree, Canada's Freddie Laker. Now, Wardair has been the watch-dog for the two major carriers in this country on prices, particularly in the charter field. If that is the case—and Mr. Ward maintains that if the present policy goes ahead, Wardair could go out of business—I am wondering what your reaction is to Canada's Freddie Laker coming a cropper as a result of this present policy.

Mr. Janisch: I think I would need a little clarification. You say the present policy is the—

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I am sorry, the proposed—

Mr. Janisch: The proposed policy—that that proposed policy will put him out of business?

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Am I right, Mr. Chairman, that that was the thrust of Mr. Ward's suggestion?

The Chairman: I do not think I would like to go—

Mr. Deniger: It is not up to the chairman to comment anyway.

The Chairman: I do not think I would like to go that far.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Mr. Ward has suggested that that proposed government policy, the Ministry of Transport policy, could very seriously threaten the existence of Wardair; that he could be, in effect, Canada's Freddie Laker. I am going on the other side now, but I would like your comment on that.

Mr. Janisch: Mr. Chairman, I think I should say, in response to Mr. Scott's question, that the Consumers Association has never endorsed any particular airline, or indeed Mr. Ward, although we found ourselves in a number of battles in the charter air area where our interests have been very close, and where we therefore have been very supportive of the argument Max Ward has put forward. We would, from the Consumers Association, regard it as a tragedy if in fact somebody like Max Ward were forced out of the airline business.

So certainly the danger would be that there may not be other Max Wards. There may be other Freddie Lakers. But I

[Traduction]

M. Janisch: Franchement, monsieur Scott, je ne suis pas d'accord avec votre point de départ, car si une autre compagnie peut se placer sur le secteur, un autre Freddie Laker, et même un autre M. Brian Campbell, qui est disposé à consacrer son savoir d'entrepreneur et son dur labeur à créer une nouvelle compagnie aérienne, c'est ce qui empêchera les prix de trop augmenter. Par conséquent, bien que je pense qu'il soit malheureux que Laker disparaisse, la chose importante me semble être qu'un principe a été établi, selon lequel on ne peut pas laisser les compagnies aériennes existantes contrôler les choses; qu'il y aura le risque de nouveaux venus sur le marché. Ce risque modère considérablement la velléité des compagnies existantes en ce qui concerne les prix.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Max Ward a comparu devant ce comité un peu plus tôt aujourd'hui. Vous conviendrez sans doute qu'il est le Freddie Laker du Canada. Wardair a joué le rôle du chien de garde pour les deux principaux transporteurs de ce pays, à propos des prix, en particulier dans le domaine des vols nolisés. Si tel est le cas, et M. Ward soutient que si la politique actuelle se maintient Wardair peut faire faillite, je me demande quelle serait votre réaction si l'on vous disait que le Freddie Laker du Canada ferait faillite en raison de cette politique actuelle.

M. Janisch: J'aurais besoin d'une petite précision. Vous dites que la politique actuelle est . . .

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je suis désolé, la politique proposée . . .

M. Janisch: La politique proposée . . . que cette politique lui ferait faire faillite?

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Monsieur le président, n'est-ce pas, comme je le pense à cela que revenait la suggestion de M. Ward?

Le président: Je ne voudrais pas aller . . .

M. Deniger: Ce n'est pas au président de faire des remarques, quoi qu'il en soit.

Le président: Je ne pense pas vouloir aller si loin.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): M. Ward a dit que la politique que propose le gouvernement, le ministre des Transports, pourrait très gravement compromettre l'existence de Wardair; qu'il pourrait être, en effet, le Freddie Laker du Canada. Je passe à autre chose maintenant, mais j'aimerais savoir ce que vous pensez de cela.

M. Janisch: Monsieur le président, à propos de la question de M. Scott, je voudrais dire que l'Association des consommateurs du Canada n'a jamais appuyé telle ou telle compagnie aérienne, ni même M. Ward, bien que nous ayons participé à un certain nombre de batailles dans le domaine des vols nolisés, où nos intérêts ont été très liés, et nous avons donc beaucoup appuyé l'argument que Max Ward défendait. Nous considérerions donc comme une tragédie que quelqu'un comme Max Ward soit forcé à se retirer du secteur des lignes de transport aérien.

Le danger serait donc très certainement qu'il n'y ait plus d'autre Max Wards. Il pourra y avoir d'autres Freddie Laker.

[Text]

think there is a real risk there. We endorse the competitive opportunities and better fares and better opportunities to travel that a charter operator such as Max Ward can offer, and we would be very concerned if that were threatened under the present policies. Indeed, when we look at the submission, we find this idea, that you can put the charter question aside and say that this matter is not one to be dealt with. We found that totally unrealistic, and that certainly was the position we adopted in our brief.

• 2130

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Let me just come to two last quick questions, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Janisch why he thinks there has been such a delay in the privatization of Nordair? We have heard from Nordair that it is an ultra-cosy relationship which is going on between themselves and Air Canada, and I wonder, Mr. Janisch, one, why you feel there has been such a delay; and two, why you feel the interests of Nordair's travellers would be better served outside the aegis of Air Canada.

Mr. Janisch: Mr. Chairman, it is difficult to know because we have not been a party to any of these discussions. I guess we read *The Globe and Mail* Business Section and *The Financial Post* with the same curiosity everybody else does. My suspicion is that the reason why it has been difficult to hand Nordair back is that, in this environment, it is very difficult to get together a stable group of investors who will represent Ontario and Quebec interests, and are prepared to come in, as I say, in this atmosphere. This is not an atmosphere in which private capital is attracted into the airline business. In a way it seems to me that the government is cutting off its nose to spite its face. It says it wants to give Nordair back to the private sector. It keeps saying that it is going to live up to its clear commitment to return Nordair to the private sector. At the same time, it puts forward a policy which is extremely unattractive to private investment; yet is surprised it cannot find anybody interested to come in and pick up Nordair.

On the question of why we consider that passengers would be better served if Nordair were in the private sector, I think this really is just a specific example of what we talk about throughout our brief. We feel that if there were competition, Air Canada would be required to respond to that competition; that Nordair pioneered some extraordinarily successful charter line routes down south; that it has provided some unique service within Quebec and into Ontario; and that it is simply desirable in this period of turmoil in the air industry to have the flexibility and the response which one can get through private investment in the airline business. We simply think consumers would be better served by a private airline.

[Translation]

Mais il y a là selon moi un risque très réel. Nous appuyons les possibilités de concurrence, les meilleurs tarifs, de meilleures possibilités de voyager qu'un exploitant de vols nolisés comme Max Ward peut offrir, et nous serions très inquiets que tout cela soit compromis à cause des politiques actuelles. En fait, lorsque nous examinons le mémoire, nous pensons que l'on peut mettre la question des vols nolisés de côté, pour qu'elle ne soit pas étudiée. Mais cela nous paraît totalement irréaliste, et ce n'est certainement pas la position que nous avons adoptée dans notre mémoire.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Permettez-moi de poser deux dernières questions très brèves, monsieur le président. Je voudrais demander à M. Janisch pourquoi il pense que Nordair a été racheté si tard par le secteur privé? Nordair nous a dit que ses relations avec Air Canada sont très harmonieuses, et, monsieur Janisch, pourriez-vous nous dire tout d'abord pourquoi vous pensez que les choses ont mis si longtemps à se concrétiser, et en second lieu pourquoi vous pensez que les intérêts des voyageurs de Nordair seraient mieux desservis à l'extérieur de l'influence d'Air Canada?

M. Janisch: Monsieur le président, c'est très difficile à savoir, parce que nous n'avons pas participé à ces discussions. Nous lisons la section du *Globe and Mail* consacrée aux affaires, ainsi que le *Financial Post* avec la même curiosité que tout le monde. Mon idée c'est que la raison pour laquelle il a été difficile de rendre Nordair tient au fait que dans ce milieu, il est très difficile de réunir un groupe d'investisseurs stables qui représenteront les intérêts de l'Ontario et du Québec, et qui sont disposés à s'intégrer dans cette «atmosphère», en effet, cette dernière n'incite pas les capitaux privés à s'implanter dans le secteur des lignes aériennes. D'une certaine façon, j'ai le sentiment que le gouvernement, et vous me pardonnerez cette image, se coupe le nez pour contrarier son visage. Il est singulier d'y vouloir rendre Nordair au secteur privé. Il n'arrête pas de dire qu'il va respecter l'engagement très clair qu'il a fait dans ce sens, alors que par ailleurs, il présente une politique qui est extrêmement désavantageuse pour les investissements privés, tout en s'étonnant de ne pouvoir trouver personne qui s'intéresse à acheter Nordair.

Quant à la question de savoir pourquoi nous estimons que les passagers seraient mieux desservis si Nordair s'est trouvé dans le secteur privé, c'est là selon moi un exemple précis de ceux dont nous parlons dans tout notre mémoire. Nous estimons que s'il y avait concurrence, Air Canada devrait y réagir; que Nordair était un véritable pionnier pour lancer avec un succès considérable des vols nolisés en direction du sud; qu'il a assuré un service unique à l'intérieur du Québec et dans l'Ontario; et qu'il est tout simplement souhaitable que dans cette période de bouleversement que traverse l'industrie des transports aériens, il existe suffisamment de souplesse et d'initiative qu'offriront justement les investissements privés dans les lignes aériennes commerciales. Nous pensons simplement que les consommateurs seraient mieux servis par une ligne aérienne privée.

[Texte]

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): If you agree that the more airlines the better, the more competition the better, how do you feel about provincial ownership of airlines and the potential of four or five regional airlines in this country?

Mr. Janisch: We addressed that point in the brief, Mr. Chairman, and our main concern about provincial investment in airlines is that the primary interests of the provincial airlines will be to advance provincial interests. Unfortunately, given our rather rambunctious confederation, the danger is that they could get embroiled in essentially federal-provincial disputes. So we are very concerned that if, in fact, we should end up with more and more government investment at the provincial level and at the federal level, we would lose the benefits of genuine competition.

What you would have is airlines which serve political purposes, and not consumer interests and market forces. It would be a very political situation. We feel that the consumer may often be caught in the middle in the power plays between the different levels of government, between the provinces and between the federal government.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): Thank you, Mr. Janisch. Just one final point, Mr. Chairman, which is more of a request than a question. Mr. Janisch, the CAC says that \$1 out of every \$2 spent by Canadians on domestic air transportation continues to be spent on Air Canada. May I say it would be appreciated if you could provide this committee at a later time with backup documentation to support that statement. Perhaps, Mr. Chairman, it could be appended to today's proceedings?

Mr. Siddon: Mr. Chairman, on a point of order. Is the figure not \$2 out of \$3, which in terms of Air Canada's revenue amounts to roughly 65 per cent of total revenue?

Mr. Blakney: To clarify the point, that figure comes from Transport Canada's own industrial organization study which was published February 1981, I believe. The 50 per cent figure relates exclusively to domestic unit toll services. That is the reference for that—

Mr. Siddon: But if you look at total revenues, they raise the per cent.

Mr. Blakney: Of course, if you include international operations, you get the \$2 out of \$3.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott. You stayed within your time.

Madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Si vous pensez que plus il existe de lignes aériennes mieux cela vaut, et que plus la concurrence est grande meilleures sont les choses, que pensez-vous du fait que les provinces soient propriétaires des lignes aériennes et de la possibilité qu'il existe quatre ou cinq lignes aériennes régionales dans ce pays?

M. Janisch: Monsieur le président, nous avons examiné cet aspect dans notre mémoire, notre principale préoccupation au sujet de cet investissement des provinces dans les lignes aériennes se fonde sur la possibilité que les lignes aériennes provinciales accorderont plutôt la faveur aux intérêts des provinces. Malheureusement, étant donné que notre confédération est plutôt tumultueuse, il y a risque qu'elles se trouvent mêlées dans des conflits essentiellement fédéraux-provinciaux. Nous craignons donc que si, en fait, nous devons nous retrouver avec de plus en plus d'investissements gouvernementaux au niveau provincial et au niveau fédéral, nous ne perdions les avantages qu'offre la concurrence véritable.

Vous aurez donc des lignes aériennes qui servent des buts politiques, et non pas des intérêts de consommateur, ni des forces du marché. La situation serait très politique. Nous pensons que les consommateurs se trouvent souvent coincés au centre des rapports de force entre les différents niveaux de gouvernement, les provinces et le gouvernement fédéral.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je vous remercie, monsieur Janisch. Un dernier point, monsieur le président, qui est davantage une demande qu'une question. Monsieur Janisch, selon l'ACC, la moitié de l'argent que les Canadiens consacrent au transport aérien intérieur continue à profiter à Air Canada. Il serait très utile que vous puissiez fournir à ce comité, plus tard, une documentation à l'appui de cette affirmation. Elle pourrait peut-être être annexée aux délibérations d'aujourd'hui, monsieur le président, n'est-ce pas?

M. Siddon: Monsieur le président, un rappel au Règlement. La proportion n'est-elle pas plutôt \$2 sur \$3, ce qui par rapport aux recettes d'Air Canada constitue environ 65 p.100 de son revenu total?

M. Blakney: Pour préciser cette question, ces proportions proviennent de l'étude effectuée par Transport Canada dans le cadre de son organisation interne, et qu'elle a publiée, me semble-t-il, en février 1981. La moitié, que vous avez précédemment citée ne concerne que les services de péage des unités intérieures. C'est la référence pour cela . . .

M. Siddon: Mais si vous examinez le total des revenus, ils augmentent le pourcentage.

M. Blakney: Naturellement, si vous incluez les opérations internationales, vous obtenez la proportion de \$2 par rapport à \$3.

Le président: Je vous remercie, monsieur Scott, vous avez dépassé votre temps de parole.

Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you Very much, Mr. Chairman.

[Text]

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le représentant de l'Association des consommateurs du Canada et M. Campbell, et je vous avouerai que je suis un peu surprise, parce que je pense que l'on a raison de dire que l'on ne peut pas comparer le Canada avec les États-Unis.

• 2135

On a, au Canada, deux transporteurs aériens nationaux qui ont une vocation spécifique. On a quatre transporteurs régionaux et quelques transporteurs locaux qui essaient de vivre aussi. Le Canada est immense de l'Atlantique au Pacifique, et dans certaines régions il n'y a pas beaucoup de monde. Je suis d'accord avec vous pour dire que la population est concentrée dans certaines régions.

Je me demande comment vous pouvez concilier le fait d'une déréglementation de la concurrence qui, à certains moments, peut devenir outrancière, et le désintéressement des transporteurs aériens pour certaines parties du Canada. Pour vous aider dans vos réflexions, je vous dirais que je viens de l'Est du Québec; je suis député de Rimouski. En face, il y a la Côte-Nord. Je suis dans la région qu'on appelle le Bas-Saint-Laurent, donc juste avant la Gaspésie. Dans 25 ans, la population de l'Est du Québec, soit de Québec à Gaspé, a diminué de 100,000 personnes. Mais, ceux qui restent encore en Gaspésie, j'espère qu'ils ont droit à des services, et j'espère que c'est la responsabilité du gouvernement de leur en donner. Je me demande comment vous faites pour concilier l'espèce de *free for all* que vous essayez de nous vendre. Si c'est celui qui prévaut aux États-Unis actuellement, je ne suis pas acheteuse du tout! J'aime autant vous le dire. Je suis surprise de l'attitude de M. Scott. Il me dit que peut-être Nordair devrait retourner à l'entreprise privée même en constatant les difficultés qu'a l'entreprise privée à survivre dans le transport aérien avec une concurrence ou sans concurrence sur certaines routes. J'essaie de comprendre quel est mon intérêt comme consommateur dans le document que vous venez de nous soumettre.

Alors que dans d'autres domaines, monsieur le président, vous parlez de la nécessité de la réglementation, dans le rapport annuel de 1980-1981, vous parlez de l'amélioration des services des industries réglementées... Je veux bien croire que vous faites référence en particulier aux compagnies de téléphone, au CN et au CP. À ma connaissance, Bell Canada n'est pas une société de la Couronne mais une société privée qui est la seule à donner ce service-là. Je suis d'accord avec vous qu'elle a le monopole et que le gouvernement doit y voir. Mais, je vous garantis que dans certaines parties du Canada, la compagnie d'aviation qui va se sacrifier pour desservir les gens a besoin de réglementation. Elle a besoin de protection de la part du gouvernement ou de la Commission canadienne des transports. Je pense que la réglementation doit venir de là et de cette façon les citoyens seront protégés.

Alors, voici le fruit de mes réflexions après avoir lu votre document et entendu les commentaires qui ont été échangés ici, et en partant du fait que la population du Canada est de 24 millions d'habitants répartis sur un grand territoire. Je suis

[Translation]

I have heard with great interest the spokesmen of the Consumers Association of Canada and I must tell you that I am a little bit surprised because I think it is right to say that it is not possible to compare Canada and the United States.

We have in Canada two national air carriers with a specific function. We have four regional carriers and a few local carriers who are also trying to survive. Spreading from the Atlantic to the Pacific, the Canadian territory is immense and in certain areas the population is scarce. I agree with you when you say that the population is concentrated in certain specific areas.

I am wondering how you can reconcile deregulation of competition which sometimes may become excessive and the air carriers lack of interest for certain areas of the country. To help you out in your thought process, I should tell you that I come from Eastern Quebec, that I am a member from Rimouski. Right across from Rimouski, there is the Côte-Nord or northern shore. I live in an area which is called the Lower St. Lawrence, just before getting to the Gaspé region. In 25 years, the population of Eastern Quebec, that is, from Quebec to Gaspé, has gone down by 100,000 people. But those who still live in the Gaspé region, I hope that they are entitled to services, and I hope that it is the government's responsibility to provide them. I am wondering how you can reconcile this type of *free for all* that you are trying to sell us. If it is the system that is in operation in the United States at the moment, I am not interested in buying at all. I might as well tell you now. I am surprised with Mr. Scott's attitude. He tells me that Nordair should go back to private industry despite the problems that the private sector has to cope with in the air transport industry with or without competition on certain routes. I am trying to sort out in what way the document that you have just submitted to us can be of interest to me as a consumer.

While in other areas, Mr. Chairman, you mentioned the need of having regulations, in the 1980-81 annual report, you speak of enhancing the services of regulated industries. I am quite ready to believe that you are alluding in particular to telephone companies, to CN and CP. As far as I know, Bell Canada is not a Crown corporation but a private company who is the only one providing that service. I agree with you that Bell has the monopoly and that the government should intervene. But, I do say to you that in certain areas of the country, the airline that is going to sacrifice itself to provide a service to people will be in need of regulation. That airline will need protection from the government or from the Canadian Transport Commission. I think that regulation must come from there, and thus the citizens will be protected.

So these are my thoughts on the basis of your statement that I have read, and of the comments that were made here today, and from the standpoint that the population of Canada is 24 million people spread over a large territory. I am happy for

[Texte]

heureuse pour M. Campbell, parce qu'à Chicago il y a du monde, c'est effrayant! Il n'y a pas une ville au Canada où il y en a autant.

Alors, j'attends votre réponse, monsieur le président.

Mr. Janisch: Mr. Chairman, I wonder if I could respond to several of those points, all of which of course are very perceptive comments on the danger of any holus-bolus adoption of an American deregulatory position. I do agree that it would be very unfortunate simply to say that what has happened in America should happen here.

The one particular point I would respond to very strongly, Mr. Chairman, is the point on local service. The evidence in the United States, where there has been deregulation, is that there is not an abandonment of service to smaller communities. That was one of the great fears that was expressed. It was the great fear Senator Kennedy was met with when he proposed airline deregulation. It was hammered away at him and yet it has turned out that a compensation fund which has been set up has never been fully expended; it is a remarkable situation where there has not been the demand.

• 2140

It turns out that in a rationalization of the provision of air service, instead of the large carriers abandoning service—and we have in our brief a list of the abandonments by Air Canada of smaller communities—smaller communities are picked up by new airlines and, indeed, by the process of rationalizing the older airlines. So I think we have some very reassuring experience in that regard.

I think it is important to realize in Canada that the evidence as to the existence of cross-subsidies between some routes in the air system and the more remote routes is extremely inadequate. In fact, it is not documented at all. Indeed, when Mr. Benson came down to the Consumers Association annual meeting and spoke with us, he acknowledged that the current evidence is that there is no extensive cross-subsidization from lucrative city routes to subsidize other areas.

So if you did have a degree of additional competition, not fully fledged deregulation, but an additional degree of competition, there is no suggestion that would lead to a decline in service in the smaller communities.

If that were so and if there were the feeling that there is a need for government responsibility for those communities, it would be much better to do it directly. It is perfectly possible, as has been done in the United States, to provide a specific subsidy to specific areas. But the danger is that, if we do not know how much cross-subsidization there is, there exists a situation in which the airlines say cross-subsidization keeps competition out. They claim there is the cross-subsidization where actual proof of the cross-subsidization is completely missing.

[Traduction]

Mr. Campbell, because in Chicago there are a lot of people! There is not one city in Canada that has so much population.

Thus, I am waiting for your answer, Mr. Chairman.

M. Janisch: Monsieur le président, me permettez-vous de répondre à plusieurs de ces questions qui portent toutes évidemment de façon très pertinente sur le danger d'adopter en bloc une démarche de dérèglementation suivie par les Américains. Je conviens qu'il serait très regrettable de dire simplement que ce qui se produit aux États-Unis doit se produire ici.

Il y a une question en particulier, monsieur le président, à laquelle j'aimerais répondre très fermement, et c'est celle portant sur les services locaux. L'expérience aux États-Unis, dans les régions où il y a eu dérèglementation, montre qu'il n'y a pas eu abandon de service dans les collectivités plus petites. C'était l'une des grandes craintes qu'on avait exprimée. C'était la grande crainte dont on avait fait part au sénateur Kennedy quand il avait proposé la dérèglementation des lignes aériennes. On l'avait assommé avec cela et pourtant, le fonds d'indemnisation qui a été établi n'a jamais été complètement épuisé; c'est remarquable, mais il n'y a pas eu de demande.

Ce qui se produit dans la rationalisation des services de transport aérien c'est que plutôt que de voir les gros transporteurs abandonner des services—et nous avons énoncé dans notre mémoire une liste de services à des collectivités plus petites dont Air Canada s'est retiré—ces petites collectivités sont desservies par de nouvelles lignes aériennes et, en fait, grâce au processus de rationalisation des vieilles lignes aériennes. Donc je pense qu'il y a des antécédents à cet égard.

Je pense qu'il est important de savoir au Canada que les rapports sur l'existence d'interfinancement entre certaines routes du réseau aérien et d'autres routes plus éloignées sont extrêmement inadéquats. En fait, il n'y a pas de dossier du tout. Quand M. Benson est venu à la réunion annuelle de l'Association des consommateurs et qu'il nous a adressé la parole, il a reconnu qu'il semblait ne pas y avoir de programme global d'interfinancement des routes urbaines lucratives pour venir en aide aux autres régions.

Alors, si nous avions un peu plus de concurrence, non pas une dérèglementation complète, mais un peu plus de concurrence, rien ne dit que cela entraînerait une baisse des services aux collectivités plus petites.

Si tel était le cas et si l'on estimait que le gouvernement devait intervenir auprès de ces collectivités, autant qu'il intervienne directement. Il est tout à fait possible comme on l'a fait aux États-Unis d'accorder une subvention à des régions particulières, mais il y a un danger: si nous ne connaissons pas l'ampleur de l'interfinancement, les lignes aériennes peuvent dire que l'interfinancement nuit à la concurrence. Les lignes aériennes prétendent qu'il y a interfinancement dans les régions où il est prouvé qu'il n'y en a absolument pas.

[Text]

Indeed studies made by both Transport Canada and the Canadian Transport Commission have shown that these cross-subsidizations absolutely do not exist. That is why it is possible I think, for us to say that this disastrous consequence for the smaller communities in fact would not happen.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Monsieur le président, j'espère que je n'apprends rien à M. Janisch en lui disant que le transport aérien a évolué. En 1947, ce n'est pas Québecair, mais Rimouski Airlines que j'avais comme transporteur local. Il y avait aussi CP Air qui venait à Mont-Joli. Avec les années, Rimouski Airlines est devenue Québecair puis maintenant c'est un transporteur régional important. Alors, il y a de l'évolution et cela va continuer d'évoluer à la condition que les populations ne changent pas de place au Canada. Québecair deviendra un transporteur local si on continue.

Ce qui me dérange ce sont les comparaisons que vous faites avec les États-Unis. Je ne suis pas capable de comprendre cela. J'aurais aimé que l'Association des consommateurs du Canada fasse des comparaisons entre les différentes régions du Canada. Je vais vous donner un exemple. Je voyage de Mont-Joli à Québec pour \$89; et je fais Québec-Toronto pour \$104. Comprenez-vous? Alors, j'aurais aimé que vous fassiez des comparaisons avec des faits vécus ici, parce que je trouve qu'il n'y a pas de commune mesure entre le Canada et les États-Unis. C'est comparer une tangerine avec une citrouille, c'est aussi simple que cela dans mon esprit. Vous parlez du transport qui est subventionné, je suis d'accord pour qu'il soit subventionné... Je vous garantis que je vais voter pour cela. Quand je vois les gens des Îles-de-la-Madeleine qui dépenseraient une fortune... Donc, il n'y a pas une personne qui aurait les moyens de sortir de là si le gouvernement, dans son rôle d'aider les citoyens puis de répartir la richesse, ne s'en mêlait pas. Puis, quand il subventionne Québecair pour la Basse-Côte-Nord c'est rien que de la justice tout court parce qu'il n'y a pas de routes, donc s'il n'y a pas de routes, il n'y a pas... puis l'hiver, il n'y a pas de bateaux... Que voulez-vous, il faut bien que les gens viennent à bout de sortir de là; on ne va pas tous les déménager à Montréal et à Toronto.

C'est cela la réalité canadienne. En plus de cela, monsieur Janisch, j'aimerais bien savoir... Je trouve qu'Air Canada a un rôle social à jouer et elle doit continuer de le faire, en plus de jouer un rôle économique au Canada. M. Campbell pense qu'Air Canada, tout Canadien d'origine qu'il soit, devrait être remise à l'entreprise privée.

L'Association des consommateurs du Canada, que pensez-vous de cela? Vous êtes d'accord avec la position de M. Campbell là-dessus? Pourquoi?

• 2145

The Chairman: Mr. Janisch.

Mr. Janisch: Mr. Chairman, as I explained, in response to one of the earlier questions, we feel there is a substantial problem with the present dominance of Air Canada in the

[Translation]

En effet, des études effectuées par Transport Canada et la Commission canadienne des transports ont révélé que l'interfinancement n'existe absolument pas. C'est la raison pour laquelle nous pouvons dire, je pense, que cette conséquence désastreuse pour les collectivités plus petites ne se produira pas.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, I hope that it is nothing new to Mr. Janisch if I say that air service has evolved. In 1947, it was not Québecair, but Rimouski Airlines that provided the local carrier service. There was also CP Air that came to Mont-Joli. Over the years, Rimouski Airlines has become Québecair which is now an important regional carrier. So, there is an evolution and this will continue provided that the population remains where it is in Canada. Québecair will become a local carrier if we keep on doing what we are doing.

What concerns me are those comparisons you make with the United States. I cannot understand that. I would have liked the Consumers Association of Canada to have made comparisons between different areas of Canada. I will give you an example. I travel from Mont-Joli to Quebec for \$89; and I travel from Quebec to Toronto for \$104. Do you understand that? So, I would have liked you to establish comparisons between facts that are experienced here, because I feel that there is no common measure between Canada and the United States. It is like comparing a tangerine to a pumpkin, it is as simple as that in my mind. You say that transportation is subsidized, and I agree that it should be. I assure you that I will vote for that. When I think of people from the Magdeline Islands who would have to spend a fortune... Then, no one would be able to leave this area if the government did not intervene to help citizens and distribute the wealth. Also, when the government subsidizes Québecair for its lower north shore service, it is simply a question of justice, because there are no routes, and if there are no routes, there are no... Then in winter, there are no boats, and people must come out of there sometime; we are not going to move them all to Montreal and Toronto.

This is Canadian reality. Moreover, Mr. Janisch, I would surely like to know... I think that Air Canada has a social role to play and that it must continue to do so over and above its economic function in Canada. Mr. Campbell thinks that Air Canada, despite the fact that he is Canadian bred, should be returned to private industry.

What does the Consumers Association of Canada think about that? Do you agree with Mr. Campbell's position on that issue? Why?

Le président: M. Janisch.

M. Janisch: Monsieur le président, comme je l'ai expliqué, en réponse à une question qui a été posée plus tôt, nous croyons que la domination qu'exerce actuellement Air Canada

[Texte]

sense that in its present position Air Canada prevents the development of alternative private air services. As we have set out specifically in our brief, in the submission to this committee, our object is to reduce the dominance of Air Canada, certainly not to dismember it or break it up. Mr. Chairman, I think it is clear that if we accept the idea that Air Canada plays a social as well as economic role, we must be prepared to quantify how much that cost is and on whose shoulders it falls.

It does not seem to us to be an adequate response to say that Air Canada must not be judged by economic criterion, it must be judged by social criterion because, like all things, to us it is a question of degree. It would be better, as I think was suggested, to recognize that where a direct subsidy is needed, a direct subsidy should be paid instead of an indirect subsidy which may well fall on people who are not really capable of paying that subsidy. It is much better to go through a tax which will fall on people according to their incomes rather than go to an indirect tax which will fall on them just because they happen to want to travel on the airlines.

The Chairman: Two minutes, Madam Côté.

Mme. Côté: J'aimerais entendre les commentaires de M. Campbell à ce sujet.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. B. Campbell: Just a couple of things, Mr. Chairman. I have heard for years now that you cannot compare Canada to the United States in terms of provision of air service, one of which is always weather. My analysis a few years ago shows me that, for example, Air Canada's total year-round costs of operating in its route structure here, by virtue of inclement weather, are maybe 1 to 2 per cent higher than they would otherwise be. It is not very much. We have very profitable carriers in the United States, like Northwest Airlines or Alaska Airlines, doing very well in a competitive environment and in similar weather conditions. I might also point out that when weather is bad, the advantage of the airplane over the automobile increases, and I suspect that the increased revenues by virtue of bad weather more than offset the increased costs so I do not accept that argument.

Secondly, as to the route structure, I often hear the claim that Canadian carriers must operate a linear route structure because of the geographical locations of centers of population. That is true if you look at the domestic operation only, but Air Canada is in a position to capitalize on the benefits of a hub-spoke operation like any carrier in the United States. When you look at Air Canada's global route structure, it is more concentrated in its activity at Montreal and Toronto

[Traduction]

cause un problème assez considérable en ce sens que Air Canada empêche l'établissement d'autres services privés de transport aérien. Comme nous l'avons dit spécifiquement dans notre mémoire, dans la déclaration que nous avons faite au comité, notre objectif est de réduire la domination d'Air Canada, et certainement pas de la démanteler ou de la détruire. Monsieur le président, je pense qu'il est clair que si nous acceptons l'idée que Air Canada joue un rôle social et économique, nous devons être prêts à calculer combien il nous en coûte et qui en absorbe le fardeau.

A notre avis, ce n'est pas valable de répondre que Air Canada ne doit pas être jugé selon des critères économiques, mais plutôt selon des critères sociaux parce que, selon nous, comme toute autre chose, c'est une question de degré. Il vaudrait mieux, comme on l'a proposé je pense, reconnaître que lorsqu'il existe un besoin de subventions directes, celles-ci devraient être versées directement plutôt que de recourir à une subvention indirecte que pourraient bien devoir absorber des gens qui n'en n'ont vraiment pas les moyens. Il vaut beaucoup mieux recourir à une taxe qui sera payée par les contribuables selon leurs revenus plutôt que de recourir à une taxe indirecte qui leur sera imposée simplement parce qu'ils ont le malheur de vouloir voyager par avion.

Le président: Deux minutes, madame Côté.

Mrs. Côté: I would like to hear Mr. Campbell's comments on that question.

Le président: M. Campbell.

M. B. Campbell: Quelques commentaires seulement, monsieur le président. Cela fait maintenant des années que j'entends qu'on ne peut comparer le Canada avec les États-Unis sur le plan de la prestation de services de transport aérien, et l'une des raisons pour cela a toujours été la température. Selon une analyse que j'ai effectuée il y a quelques années, par exemple, les coûts d'exploitation des services d'Air Canada pour l'année entière sur son réseau de routes ici, compte tenu du climat rigoureux, sont peut-être de un à 2 p. 100 plus élevés qu'ils ne le seraient avec des températures plus clémentes. Ce n'est pas beaucoup. Nous avons des transporteurs qui réalisent de bons profits aux États-Unis, la *Northwest Airlines* ou *Alaska Airlines* par exemple qui font de très bonnes affaires dans un milieu concurrentiel et dans des conditions climatiques semblables. Je voudrais vous faire remarquer aussi que quand la température est mauvaise, les avantages de l'avions par rapport à l'automobile augmentent, et je serais prêt à dire que l'accroissement des revenus à cause du mauvais temps est plus important que l'accroissement des coûts, et c'est pourquoi je n'accepte pas cet argument.

Deuxièmement, en ce qui concerne la structure des routes, j'entends souvent dire que les transporteurs canadiens doivent mener leurs opérations sur un plan linéaire à cause de l'emplacement géographique des centres de population. Cela est vrai si vous regardez seulement le service interne, mais Air Canada est en mesure de capitaliser sur les avantages d'un service centralisé au même titre que tout transporteur des États-Unis. Quand vous regardez la structure globale des routes d'Air

[Text]

than Delta is at Atlanta and Dallas, than United is at Chicago and Denver, and so on. Air Canada today is more concentrated, more of a hub-spoke carrier than many of the major carriers in the United States. We do agree there are efficiencies from a hub-spoke route structure, and Air Canada has that today, more than even Delta Airlines.

Next, as to the small-community argument, I agree that 40 years ago if we were going to have transcontinental air service in Canada, it probably had to start out under the ownership of the government, or at least under the subsidy of the government. But when I look at Air Canada's fleet and route structure today, I dare say, sir, I doubt that more than 1 per cent of Air Canada's services today are in the provision of essential small-community air service which a private corporation would not itself provide. If the argument about a sparse 22 million population were true, and that you had to have government ownership to ensure that service—

Mrs. Côté: And capital.

Mr. B. Campbell: —then does the public convenience and necessity of Canada also require for those small communities large, expensive fleets of 747s, L1011s and, now on order, the Boeing 767 aircraft which will deliver to Air Canada, depending on the options they take, probably around \$50 million apiece U.S?

• 2150

That is not required in the northern or eastern regions of Quebec or in the prairies or anywhere else. I think that the original predicates, to the extent that they were economically justified 40 or 45 years ago for the Crown corporation, are long gone.

Mme Côté: Monsieur Campbell, je n'ai jamais insinué que des 747 devaient desservir la Gaspésie ou l'est du Québec. Maintenant, monsieur le président, si vous me le permettez...

Le président: Vous avez une minute seulement.

Mme Côté: Parfait, merci.

Je constate aussi que l'Association des consommateurs du Canada n'a pas jugé nécessaire de comparer les services ou des tarifs sur les routes canadiennes, mais s'en tient strictement à l'exemple qui nous est proposé par les États-Unis concernant la réglementation.

Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

I think Mr. Campbell has very effectively responded to a philosophy that seems all too prevalent in this country. It says that the only way to manage any business sector is through government interference, that the government must protect private investors and risk-takers from getting themselves in trouble. I think that was the kind of philosophy that Mrs. Côté

[Translation]

Canada, les activités du réseau sont plus concentrées à Montréal et à Toronto que celles de Delta le sont à Atlanta et Dallas et United à Chicago et Denver, et ainsi de suite. Air Canada aujourd'hui est plus centralisé que bien des transporteurs importants des États-Unis. Nous convenons qu'il y a des avantages à un tel réseau routier, et Air Canada en bénéficie plus aujourd'hui que même la Delta Airlines.

Maintenant, pour ce qui est de la question des petites collectivités, je suis d'accord pour dire que, il y a 40 ans, si nous voulions d'un service aérien transcontinental au Canada, il fallait probablement commencer avec un service gouvernemental ou du moins un service subventionné par le gouvernement. Mais quand je regarde la flotte d'Air Canada et son réseau de routes, je doute, monsieur, que plus de 1 p. 100 des services d'Air Canada soient des services essentiels à des petites collectivités qu'une société privée ne pourrait pas assurer elle-même. Si l'argument d'une faible population de 22 millions d'habitants était vrai, et que vous deviez compter sur la participation du gouvernement pour assurer ce service—

Mme Côté: Et les capitaux.

M. B. Campbell: —est-ce que ce sont les besoins présents et futurs de la population du Canada qui exigent pour ces petites collectivités d'énormes flottes coûteuses de 747, de L1011 et, les Boeing 767 qui ont été commandés et qui coûteront probablement 50 millions de dollars américains chacun, selon les options que l'on prendra.

On n'a pas besoin de cela ni dans les régions du Nord ou de l'Est du Québec ni dans les Prairies ni ailleurs. Je pense que les circonstances qui existaient au début, il y a 40 ou 45 ans, et qui pouvaient justifier sur le plan économique la présence d'une société de la Couronne n'existent plus depuis longtemps.

Mrs. Côté: Mr. Campbell, I never insinuated that the 747s should operate in the Gaspé region or in Eastern Quebec. Now, Mr. Chairman, if you will allow me...

The Chairman: You have only one minute.

Mrs. Côté: Okay, thank you.

I also note that the Consumers Association of Canada has not deemed necessary to compare services or tariffs on Canadian routes, and that it sticks only to the example that is submitted to us by the United States concerning regulation.

Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci monsieur le président.

Je pense que M. Campbell a très bien réfuté un principe qui semble occuper une trop grande place au pays. Ce principe dit que la seule façon de diriger le secteur des affaires c'est par l'intervention gouvernementale, que le gouvernement doit protéger les investisseurs privés et ceux qui prennent des risques pour les empêcher de se créer des ennuis. Je pense que c'est le

[Texte]

expressed a few moments ago: We cannot trust the private sector and the natural law of supply and demand to take care of these factors. I, just for one, do not understand that.

For example, what about the fact that Air Canada paid \$18 a share for Nordair shares that were only \$12. Now they cannot unload them on anybody, not even the Quebecair purchasers and others who originally wanted to buy them, because they were bid too high by an act and intervention of government. That does not suggest that the social instrument is being properly applied in that case.

Some would probably suggest that Freddie Laker be bailed out by the British government. Some would suggest that some marginal Canadian airline be bailed out or that Chrysler be bailed out with more grants. Why? Because of ineffective management? Because Freddie Laker probably ran that airline into the ground because he was undercharging and has run up a \$500-million debt? Well, it is high time we stopped burdening the taxpayer with all of this kind of nonsense, Mr. Chairman.

Now, for getting on to the questioning, I would hope that our witnesses would agree. Where is the social role of Air Canada? Has Air Canada fulfilled a social role, or have they abdicated on that social role? Which airlines are providing effective service to the marginal regions of Canada? Which airlines would be left, under this policy, to provide north-south services into the north and the remote parts of upper Quebec, Atlantic Canada and British Columbia? Will it be the Crown corporation, or will they still be flying between Ottawa and Toronto 20 times a day? What do you gentlemen feel about that?

Mr. Janisch: Well, I think, as we pointed out in our brief, that there is a remarkable—and remarkably encouraging—example in Canada of the role of the regional airlines. That is a remarkable example of a private-enterprise response to the remote communities and to those areas. I think the tragedy now is that, from what we have been hearing, the regional airlines have lost their courage. Those were the airlines that went in there and really tried to develop things. I think they have been discouraged by government policy. I think government policy inhibits capital investment in the airline. I think that is what is happening now. We have a situation where we have so much infusion, inflection, of government into the whole area that I think that, quite rightly, private investment is staying out. I think the consumer is the loser as a result of it.

Mr. Siddon: In the final analysis, Mr. Chairman, I suppose these airlines will have to come with their hand out to the government for a grant to bail them out of failing services in those areas they have been reaching. Is Air Canada purchasing wide-body aircraft, Mr. Janisch, in order to serve Tuktoyaktuk?

[Traduction]

genre de principe que M^{me} Côté a énoncé il y a quelques instants: nous ne pouvons faire confiance au secteur privé ni à la loi naturelle de l'offre et de la demande. Moi, je ne comprends pas cela.

Par exemple, comment se fait-il qu'Air Canada ait payé à Nordair des actions à 18 dollars alors qu'elles n'en valaient que 12 dollars. Maintenant, Air Canada ne peut les refiler à personne, pas même à Québecair ou à d'autres qui étaient intéressés à en faire l'acquisition au début parce qu'elles les a payées trop cher et ce à cause d'une intervention du gouvernement. Cela montre que la responsabilité sociale n'a pas été remplie dans ce cas-là.

Certains seraient probablement prêts à dire que le gouvernement britannique devrait venir en aide à Freddie Laker, d'autres proposeraient de sortir du marasme une petite ligne aérienne canadienne ou Chrysler au moyen de subventions plus considérables. Et pourquoi? Parce qu'il y a eu mauvaise administration? Parce que Freddie Laker a probablement fait faillite parce que ses tarifs n'étaient pas assez élevés et que sa dette s'élevait à 500 millions de dollars? Et bien, monsieur le président, il est grand temps que nous cessions d'accabler le contribuable de toutes ces stupidités.

Maintenant, pour en revenir aux questions, j'espère que nos témoins sont d'accord. Quel est le rôle social d'Air Canada? Est-ce que Air Canada a rempli un rôle social, ou y a-t-il renoncé? Quelles sont les lignes aériennes qui assurent un service efficace aux régions éloignées du Canada? Quelles lignes aériennes resterait-il, en vertu de cette politique, pour assurer des services nord-sud entre le Nord et les régions éloignées du nord québécois, de la région de l'Atlantique et de la Colombie-Britannique? Est-ce que ce sera la société de la Couronne, ou va-t-elle continuer d'assurer un service entre Ottawa et Toronto 20 fois par jour? Que pensez-vous de cela messieurs?

M. Janisch: Et bien, je pense que, comme nous l'avons fait remarquer dans notre mémoire, qu'il y a un exemple remarquable—et remarquablement encourageant—au Canada du rôle des lignes aériennes régionales. Elles sont un exemple remarquable de service assuré par l'entreprise privée aux collectivités et régions éloignées. Ce qui est regrettable maintenant, d'après ce que nous avons entendu, c'est que les lignes aériennes régionales ont perdu le courage. Ce sont elles qui ont foncé et qui ont vraiment essayé de faire des choses. Je pense que la politique du gouvernement les a découragés. Je pense que cette politique nuit à l'investissement dans les lignes aériennes. C'est cela qui se produit maintenant. Je pense que l'intervention du gouvernement est tellement présente dans tout ce domaine que le secteur privé, à bon droit, se tient à l'écart. Je pense que c'est le consommateur qui écope de cette situation.

M. Siddon: Tout bien considéré, monsieur le président, ces lignes aériennes vont probablement tendre la main vers le gouvernement pour obtenir une subvention pour les services qu'ils n'ont plus les moyens d'assurer dans les régions éloignées. Air Canada est-il en train d'acheter un gros avion, monsieur Janisch, pour desservir Tuktoyaktuk?

[Text]

Mr. Janisch: Mr. Chairman, I would—

Mr. Siddon: A facetious question, I suppose.

Mr. Chairman, we have an indication in Mr. Campbell's brief that, in spite of the protestations of Mr. Taylor earlier this afternoon, Air Canada receives the benefit of some \$100 million a year in taxpayer subsidy, in the form of debt capital obtained well below market prices and loans essentially underwritten by the people of Canada. Am I correct in extracting that from your brief, Mr. Campbell? Could you give us some detail? Where is this \$100-million subsidy arising? What is the basis of your calculation?

Mr. B. Campbell: Yes, that is an estimate based upon the balance-sheet figures for Air Canada as of December 31, 1980. I do not have the more recent ones. But what you have is a situation where Air Canada has—and this is not a precise analysis—about \$800 million in long-term debts right now.

• 2155

My guess is that the weighted average interest cost—I should not say my guess, my estimate is that it is about 7 per cent and its equity base The company is assessed, has no return requirements that I am aware of, for earning a return on the \$500 million of equity base. In fact, it is my understanding that when the company was recapitalized a few years ago, what the government did in essence—in economic terms not political terms—was to simply forgive them for the debt by calling it new equity.

No private corporation, nor CP Air, could go to its stockholders and its banks and say, gee whiz, we need 7 per cent debt and we cannot keep paying 16 per cent or 17 per cent debt; or, we need free capital. This has all come out of the Canadian taxpayer. Oh, and if you were to assess 15 per cent or 16 per cent on a \$500 million equity, and the same on the debt, you would see that, if Air Canada were instantly a private corporation, there would be about \$100 million a year more simply in debt servicing costs, which it does not have because the taxpayer does not require it of Air Canada.

The other way to look at it is to say that if you did not have that amount of capital invested in Air Canada, about \$1.2 billion, and simply retired current government debt with that \$1.2 billion, what would the total federal interest bill be reduced by? Again, you would come out around \$100 million.

I want to point out, too, that the \$100 million subsidy I refer to in my submission, sir, is only with respect to the capital subsidy, not the other subsidies that we could go on and on and on and discuss.

I suspect, frankly speaking, that the subsidy to the Canadian population is probably \$100 to \$200 per year per capita, that I do not feel the corporation is accountable for to the taxpayer. I

[Translation]

M. Janisch: Monsieur le président, je—

M. Siddon: Une question farfelue, je suppose.

Monsieur le président, le mémoire de M. Campbell semblait indiquer, malgré les protestations de M. Taylor plus tôt cet après-midi, qu'Air Canada reçoit quelque 100 millions de dollars par année de subventions provenant du contribuable, sous forme de capitaux de dette obtenus bien en-deça des prix du marché et de prêts garantis essentiellement par la population canadienne. Est-ce que mes observations sont justes, monsieur Campbell? Pourriez-vous nous donner des détails? D'où vient cette subvention de 100 millions de dollars? Comment faites-vous votre calcul?

M. B. Campbell: Oui, c'est une estimation établie en fonction du bilan d'Air Canada au 31 décembre 1980. Je n'ai pas de donnée plus récente. Mais la situation est à peu près la suivante: les dettes à long terme d'Air Canada s'élèvent maintenant à près de 800 millions de dollars—mais ce n'est pas une analyse précise.

Je dirais que le coût moyen pondéré des intérêts—je devrais dire plutôt que j'évalue cela à environ 7 p. 100 et que son avoir . . . on estime que la Société, qui à ma connaissance n'a pas d'obligation, obtient un rendement sur un avoir de 500 millions de dollars. En fait, quand il y a eu refonte de capital dans la société il y a quelques années, ce que le gouvernement a fait essentiellement—en terme économique et non pas en terme politique—c'est qu'il a simplement annulé sa dette.

Aucune société privée, ni CP Air ne pouvait s'adresser à ses actionnaires ou à sa banque et dire eh bien nous avons besoin d'emprunter à 7 p. 100 et nous ne pouvons continuer à payer 16 ou 17 p. 100 sur notre dette; ou bien de dire nous avons besoin d'argent qui ne coûte rien. C'est le contribuable canadien qui a payé tout cela. Et si vous calculiez 15 ou 16 p. 100 sur un avoir de 500 millions de dollars, et la même chose sur la dette, vous verriez que si Air Canada devenait soudainement une société privée, les coûts du service de la dette seraient d'environ 100 millions de dollars de plus par année parce que Air Canada en est maintenant exempté par le contribuable.

Il y a une autre façon de voir les choses: si vous n'aviez pas cet investissement d'environ 1,2 milliards de dollars dans Air Canada, et que cette somme était simplement soustraite de la dette du gouvernement, de combien les coûts en intérêt du gouvernement fédéral seraient-ils réduits? Encore une fois, vous en arriveriez à environ 100 millions de dollars.

Je veux vous faire remarquer également que la subvention des 100 millions de dollars dont je parle dans mon mémoire, monsieur, ne concerne que la subvention en capital, et non toutes les autres subventions dont nous pourrions continuer à discuter indéfiniment.

Je dirais franchement que la subvention imputable à la population canadienne est probablement de \$100 à \$200 par année par habitant, et je ne pense pas que la société de la

[Texte]

am not sure that government is totally aware of the magnitude.

To put it in perspective with the United States, for example, the total subsidy bill for fiscal 1983 will be approximately \$48 million, and that is under 419. The commuter subsidy is on 406, the local service carrier subsidies. I am not here to really debate the social justification for Air Canada as much as I am to say, are you aware of the costs and should they continue and continue to rise, almost out of reach, I think? At some point the Canadian taxpayer and consumer ought to be saying, is there not a more efficient way of achieving the same or better levels of service?

Mr. Siddon: So I take it then, Mr. Chairman, that Mr. Campbell is saying that when Air Canada sold 329,000 shares to the Government of Canada at \$1,000 a share, what you are now earning—some \$40 a share annually—was not exactly a gift to the Government of Canada of those shares; that in fact it entailed an obligation wherein the capital which was used to purchase those shares has been borrowed from the people of Canada through Canada Savings Bonds and other instruments at 14, 16, 18, 19.5 per cent and then loaned back to Air Canada with a rate of return by way of dividend of 4 per cent. Is that a fair statement of the situation? Who owns the rest of the shares in Air Canada, gentlemen?

Mr. B. Campbell: To my knowledge, the rest of the stock in Air Canada is held by some form of the government which, presumably, is ultimately owned by the taxpayer who cannot sell his own stocks.

Mr. Siddon: So what do these new shares mean?

Mr. B. Campbell: It was simply a book transaction.

Mr. Siddon: Okay. I had one final question, Mr. Chairman, because it is on the other side of the argument. I think we are all pretty interested in what is going on with some of the regional carriers in the U.S. in regard to how hard they can push to make a buck before they jeopardize the flying public. I think, when we see pilots who do not normally fly in winter weather getting into trouble at Washington National Airport, and using an aircraft that had previously had another type of mechanical failure, and knowing that this airline has had a history of labour-management problems and knowing that some other airlines in Canada, on a more localized basis, have also operated so close to the margin that they have had recurrent accidents—knowing that lives have been lost, I wonder what comment you have to make as to where you draw the line. How would you ensure that unsafe practices, such as taking off with ice on the wings, are not a consequence of free market forces and unregulated competition.

[Traduction]

Couronne ait des comptes à rendre aux contribuables à cet égard. Je ne suis pas certain que le gouvernement connaisse l'ampleur de la situation.

En comparaison avec les États-Unis, par exemple, la facture globale des subventions pour l'année financière 1983 sera d'environ 48 millions de dollars, et ce au titre de 419. La subvention du service de navette est au titre de 406, soit les subventions aux transporteurs locaux. Je ne suis pas ici vraiment pour discuter du bien fondé de la responsabilité sociale d'Air Canada, mais je me dois de vous demander si vous savez combien il vous en coûte et si vous pensez que les coûts devraient continuer à augmenter presque excessivement je pense? A un certain moment, le contribuable canadien et le consommateur devraient se demander s'il n'y a pas une façon plus efficace d'obtenir un service aussi bon si non meilleur?

M. Siddon: Alors si je comprends bien, monsieur le président, ce que M. Campbell dit c'est que quand Air Canada a vendu 329,000 actions au gouvernement du Canada à \$1,000 l'action, les gains que cela vous rapporte maintenant—quelque \$40 l'action annuellement—n'étaient pas exactement un cadeau au gouvernement du Canada; en fait, il y avait une obligation en ce sens que le capital qui a servi à l'achat de ces actions avait été emprunté de la population canadienne par la voix des obligations d'épargne du Canada et autres mesures à du 14, 16, 18, 19, 5 p. 100 et qui a été prêté de nouveau à Air Canada à un taux de rendement grâce aux dividendes de 4 p. 100. Est-ce une description exacte de la situation? Qui est propriétaire du reste des actions d'Air Canada, messieurs?

M. B. Campbell: A ma connaissance, le reste des actions d'Air Canada est détenu par une certaine forme de gouvernement qui, je suppose, appartient en fin de compte au contribuable qui ne peut pas vendre ses propres actions.

M. Siddon: Que veulent donc dire ces nouvelles actions?

M. B. Campbell: Il s'agissait simplement d'une transaction dans les livres.

M. Siddon: Okay. J'avais une dernière question, monsieur le président, parce qu'elle a trait à l'autre côté de l'argument. Je pense que la question de savoir jusqu'où certains transporteurs régionaux des États-Unis sont prêts à aller pour faire de l'argent avant de mettre en danger la vie des passagers nous intéresse passablement tous. Je pense que quand nous voyons des pilotes qui ne travaillent habituellement pas en hiver et qui ont des ennuis à l'aéroport national de Washington, et qui utilisent un avion qui avait eu auparavant un autre genre de panne mécanique, et qui savaient que cette ligne aérienne avait une tradition des problèmes entre l'employeur et le syndicat et qui savaient que d'autres lignes aériennes au Canada, dans une région plus délimitée, ont également exploité leurs services si près des limites qu'ils ont eu de fréquents accidents—Et sachant qu'il y a eu des pertes de vie humaine, je me demande où il faut tirer le trait. Comment pouvez-vous vous assurer que des pratiques dénuées de toute sécurité, telles qu'un décollage alors que de la glace s'est déposée sur les ailes de l'avion, ne sont pas imputables aux forces du marché libre et à la concurrence non réglementée?

[Text]

• 2200

Mr. B. Campbell: Sir, I will comment briefly on that, but I do not presume to . . . I have some theories that are my own as to the cause of the accident by Air Florida, but I do not say I am right. The full investigation has not been made.

I would point out to you that Air Florida is an airline which has been flying under federal regulation for 10 years. It is under the same safety regulations as all other carriers, United Airlines and, indeed hopefully before too long, Air Chicago. I would also point out that American Airlines does all the ground handling for Air Florida, including de-icing at Washington National Airport. I would also point out that its 737 aircraft heavy maintenance is done by United Airlines.

I do believe it was, in my own judgment, an accident which I guess, statistically, had to happen at some point. I do not think there is any correlation between the safety of the airport itself or the safety and operating procedures of the carrier.

Mr. Siddon: Is the safety record of U.S. airlines more or less favourable than that of the Canadian airline industry over the recent several years, on a passenger-mile basis?

Mr. B. Campbell: On a passenger-mile basis, I do not know if one would be considered more safe than the other. My guess is it would be the U.S. industry which is a little more safe in terms of fatalities per thousand passenger-miles and so on only because, when you have a very infrequent incident in Canadian aviation, it looks bigger because the total passenger-miles flown are so much smaller. In other words, you could have one crash taking 50 lives in a span of 10 years, and you might be behind the American experience for 20 years only because of that one fatality. The base in which you are comparing is so much smaller, but I remember when Air Canada had the occasional crash. Again, what price is safety? We could price it to the point where we do not fly. There is no question that modern jet aircraft is by far and away the safest form of travel by orders of magnitudes of hundreds and thousands of times. Certainly making a career as being a commercial airline pilot is a lot safer than making a career of being a Toronto taxi driver.

The Chairman: Or a politician.

Mr. Siddon: And deregulation will not jeopardize that?

Mr. B. Campbell: Absolutely not.

Mr. Siddon: Okay. That is the bottom line.

Mr. B. Campbell: I will give you my own example. I will tell you how we got FAA-certified at Midway Airlines, at Midway Airport.

[Translation]

M. B. Campbell: Monsieur, je vais vous dire ce que j'en pense brièvement, mais je ne prétends pas . . . J'ai certaines théories qui me sont propres quant à la cause de l'accident de l'avion d'Air Florida, mais je ne vous dis pas que j'ai raison. L'enquête n'est pas terminée.

Je voudrais vous dire que Air Florida est une compagnie aérienne qui existe conformément à la réglementation fédérale depuis dix ans. Elle est obligée de respecter les mêmes règlements de sécurité que tous les autres transporteurs, United Airlines et, nous l'espérons bientôt, Air Chicago. Je voudrais également vous dire que la compagnie American Airlines s'occupe de toutes les opérations au sol pour Air Florida, y compris le déglacage à l'aéroport national de Washington. Je voudrais également préciser que l'entretien de ses Boeings 737 est effectué par United Airlines.

À mon avis, je crois que, statistiquement parlant, cet accident devait arriver. Je ne pense pas qu'il y ait un rapport, quel qu'il soit, entre la sécurité de l'aéroport ou la sécurité et les procédures d'exploitation du transporteur.

M. Siddon: Les antécédents des compagnies aériennes américaines en matière de sécurité ont-ils été à peu près les mêmes que ceux de l'industrie aérienne canadienne au cours des dernières années, par mille-passager?

M. B. Campbell: Par mille-passager, je ne pense pas que l'industrie américaine puisse être considérée comme plus sûre que l'industrie canadienne. Je dirais que l'industrie américaine est peut-être un peu plus sûre en ce qui concerne le nombre d'accidents par millier de milles-passager parce que, lorsqu'un accident rarissime intervient dans l'aviation canadienne, les proportions sont plus importantes, étant donné que le nombre total de milles-passager est beaucoup moins important. En d'autres termes, en 10 ans, un seul accident pourrait survenir dans lequel 50 personnes auraient perdu la vie et on serait en arrière de 20 ans par rapport aux États-Unis, seulement à cause de cette catastrophe. L'écart entre les données que vous comparez est tellement grand, mais je me souviens qu'Air Canada a déjà eu des accidents. De nouveau, quel prix attribuer à la sécurité? Ce prix pourrait être tel que l'on déciderait de ne plus prendre l'avion. Il ne fait aucun doute que les avions à réaction modernes constituent, et de loin, le moyen de déplacement le plus sûr, compte tenu des centaines de milliers de personnes qui l'utilisent. Il est certain qu'être pilote d'avion commercial présente plus de sécurité qu'être chauffeur de taxi à Toronto.

Le président: Ou être un homme politique.

M. Siddon: Et l'abolition de la réglementation ne va pas mettre en danger tout ce système?

M. B. Campbell: Absolument pas.

M. Siddon: Bien. C'est tout ce que j'avais à dire.

M. B. Campbell: Je vais vous donner un exemple tiré de ma propre expérience. Je vais vous dire comment nous avons obtenu le permis de la FAA pour la compagnie Midway Airlines, à l'aéroport Midway.

[Texte]

You have to write all of the manuals for your training, for your spare parts inventory and so on, and your flight procedures manuals go through their rigorous approval, as do your flight training procedures. These are all in volumes of manuals like any established carrier. It is also helpful to the FAA if you have your heavy overhaul maintenance and your engine overhaul done by major certificated carriers or overhaul companies. I have discussed with Air Canada, about Air Canada's supplying aircraft and a turnkey technical operation for Air Chicago. A lot of us have done that in the United States—economics if not safety. We cannot build all that capability in-house, with the X-ray shops and so on, for a fleet of 5 or 10 aircraft; it makes economic sense for us. Our pilot training at Air Chicago, for example, we are going to have done by Pan American World Airways, under the supervision of the FAA. The FAA is on-site and monitors our operating procedures every day.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, the witness said that, as a result of deregulation, there was no abandonment of service to small communities in the U.S. Of course, we have to come to an understanding of what is a small community in the U.S. Could you be a little more specific?

• 2205

Mr. B. Campbell: Well, there are some very, very small communities in the United States, just as there are in Canada, with populations of under 5,000 to 10,000 people, that have local or, as you call it, "commuter" air service—hundreds, thousands of them. The recent figure on your local-service industry is about 75 privately owned carriers. I suspect that in the United States today there are some 400 to 500.

Mr. Corbin: Okay. Now, there were no abandonments. Were any new services inaugurated that could be accounted for as a result of deregulation? Has that process been speeded up to any extent? Has it happened? Has it been speeded up as a result of deregulation?

Mr. B. Campbell: Yes, with deregulation the United States removed the restrictions on the commuter or local-carrier industry at the same time, and we had some very arbitrary limitations on aircraft size, too. We could not fly an airplane that was over about 30 or 35 seats effectively. Now, since deregulation, carriers such as Empire and Altair are now a combination of small aircraft and small jets, flying the Fokker F-28 aircraft and in some cases linking small communities to larger connecting hubs, which they could not have done under the regulated system.

You may not know this, but I am happy to report that the deHavilland DASH-7 aircraft has been a big seller in the United States since deregulation. I am very sorry to see,

[Traduction]

Il faut rédiger tous les manuels de formation, l'inventaire des pièces détachées, etc.; ensuite, les manuels sur les procédures de vol passent par le système d'approbation, qui est très strict, tout comme les procédures de formation. Tout ceci se présente sous la forme de manuels, comme pour tout transporteur établi. Pour la FAA, il est également utile que les gros travaux d'entretien des avions, et en particulier des moteurs, soient assurés par les grands transporteurs certifiés, ou par des sociétés spécialisées dans ce domaine. J'ai eu des discussions avec Air Canada pour qu'elle fournisse des avions, ainsi que des installations techniques clés en main, pour Air Chicago. Beaucoup d'entre nous ont suivi la même voie, aux États-Unis, pour des raisons économiques, sinon de sécurité. Nous ne pouvons pas assurer tous ces services nous-mêmes, avoir des ateliers dotés de rayons-X, et ainsi de suite, pour une flotte qui ne comporte que 5 ou 10 avions; ce n'est qu'une question d'économie. La formation de nos pilotes à Air Chicago, par exemple, sera assurée par la Pan American World Airways, sous le contrôle de la FAA. Cet organisme est sur place et contrôle nos procédures d'exploitation chaque jour.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, le témoin a dit que, suite à l'abolition de la réglementation, les petites collectivités américaines ont continué à être desservies. Bien sûr, nous avons défini ce qu'était une petite collectivité aux États-Unis. Pourriez-vous être un peu plus précis?

M. B. Campbell: Eh bien, il existe quelques petites, très petites collectivités aux États-Unis, tout comme au Canada, dont la population se situe entre 5,000 et 10,000 personnes; ces gens bénéficient de services aériens locaux qui se chiffrent par centaines, et même par milliers. Il existe environ 75 transporteurs privés assurant ces services locaux. Je suppose qu'à l'heure actuelle, les États-Unis en comptent 400 à 500.

M. Corbin: Bien. Donc, aucun service n'a été abandonné. De nouveaux services ont-ils été inaugurés à la suite de l'abolition de la réglementation? Est-ce que ce processus s'est accéléré d'une façon ou d'une autre? Cela a-t-il été le Cas? Cela a-t-il été accéléré à la suite de l'abolition de la réglementation?

M. B. Campbell: Oui, lors de l'abolition de la réglementation, les États-Unis ont supprimé toute restriction portant sur l'industrie des transporteurs locaux, et les dimensions des avions ont été limitées de façon très arbitraire également. Nous ne pouvions pas avoir d'avion qui comportait plus de 30 ou 35 sièges. Depuis l'abolition de la réglementation, des transporteurs tels que Empire et Altair possèdent maintenant un ensemble de petits avions et de petits jets, tels que le Fokker F-28, qui, dans certains cas, relie les petites collectivités aux villes plus importantes, ce qu'ils n'auraient pas pu faire en vertu du système réglementé.

Vous ne le savez peut-être pas, mais je suis content de vous dire que l'avion de Havilland DASH-7 s'est très bien vendu aux États-Unis depuis l'abolition de la réglementation. Je suis

[Text]

however, that your policy paper, as I interpret the strictures of the role definitions between the minister or the MOT's proposed local definition, regional definition and national definition, makes no market for your deHavilland DASH-7 here in Canada. You are subsidizing that one, too, I understand. Where is the logic?

Mr. Corbin: Good point. The Economic Council of Canada stated, in its analysis of the deregulation phenomenon in the United States, that some communities now have substantially reduced service. Has that been your observation?

Mr. B. Campbell: Some have substantially reduced service from previous jet carriers, yes. They may have lost one round trip a day or five trips a week and, in return, gained three or four round trips a day from—

Mr. Corbin: Greater seat capacity.

Mr. B. Campbell: —an operator of a smaller aircraft more economically sized to the community's traffic density. I think that, if you were to poll a random sample of such small communities as you have in Canada, you would find that they are better off; they prefer the higher frequency and maybe the lesser technology of non-jet. If you operate a stage length of up to about 35 or 40 minutes, the turboprop aircraft makes it within one or two minutes of the jet, and the passenger does not notice any perceptible difference.

Mr. Corbin: I would like to ask Mr. Janisch if his association has examined in detail the report of the Economic Council of Canada. In a word or two, what do you think of it?

Mr. Janisch: We have, Mr. Chairman. We, in fact, at our last annual meeting passed a general resolution at a plenary session of all delegates of the association in support of the Economic Council of Canada's general report, their final report. We have, in the regulated industries program, which specializes in areas such as air-transport regulation and telecommunications regulation, had a particularly close look at those recommendations.

We certainly are generally very supportive of the Economic Council of Canada's regulatory report.

• 2210

Mr. Corbin: Okay. I have been perusing for the last few days, and I could not believe everything I was reading, a little booklet put out by Air Canada entitled *Good Regulation - The Real Choice*. It is a speech given by Pierre J. Jeannot, Executive Vice President and Chief of Airline Operations of Air Canada. He delivered this paper at the Conference on Regulation put together by the Economic Council of Canada in Toronto on July 25, 1981. I will give you a few quotes:

Canada is larger than the U.S. and has 1/10th its population. But Canada's largest and most successful airline—the

[Translation]

navré de constater cependant que d'après le livre blanc, et les restrictions qui portent sur les définitions proposées par le ministre ou le ministère des Transports visant les transporteurs locaux, régionaux et nationaux, il n'existe aucun marché pour votre avion de Havilland DASH-7 au Canada. Vous le subventionnez également, si j'ai bien compris. Pourquoi?

M. Corbin: Très bonne question. Le Conseil économique du Canada a déclaré, dans son analyse de l'abolition de la réglementation intervenue aux États-Unis, que le service a été réduit de façon substantielle dans certaines collectivités. Pensez-vous la même chose?

M. B. Campbell: Oui, certaines compagnies aériennes ne desservent plus aussi souvent certaines collectivités. Elles ont peut-être perdu un aller-retour par jour, ou cinq vols par semaine, et, en retour, ont obtenu trois ou quatre allers-retours par jour de . . .

M. Corbin: Un plus grand nombre de sièges.

M. B. Campbell: . . . l'exploitant d'un avion plus petit correspondant davantage à la densité du trafic dans ces collectivités. Si vous deviez faire un sondage dans ces petites collectivités, au Canada, je crois que vous constateriez qu'elles sont mieux loties; elles préfèrent plus de vols, même si les avions ne sont pas à réaction. Si une étape dure entre 35 et 40 minutes, l'avion turbopropulseur fait ce trajet en accusant une ou deux minutes de retard par rapport à l'avion à réaction, et le passager ne remarque pas de différence notable.

M. Corbin: Je voudrais demander à M. Janisch si son association a examiné en détail le rapport du Conseil économique du Canada. Brièvement, qu'en pensez-vous?

M. Janisch: Nous l'avons fait, monsieur le président. En fait, lors de notre dernière réunion annuelle, nous avons adopté une résolution générale lors d'une assemblée plénière de tous les délégués de l'association, appuyant le rapport définitif du Conseil économique du Canada. Dans le cadre du programme des industries réglementées, qui se spécialisent dans des domaines tels que la réglementation des transports aériens et des télécommunications, nous nous sommes tout particulièrement penchés sur ces recommandations.

En général, nous sommes assez satisfaits du rapport réglementaire du Conseil économique du Canada.

M. Corbin: Bien. Au cours des derniers jours, j'ai parcouru un petit livret publié par Air Canada, intitulé: *La seule option, une bonne réglementation*, et je n'en croyais pas mes yeux. Il s'agit d'une allocution prononcée par Pierre J. Jeannot, vice-président général et chef des affaires aériennes d'Air Canada. Il a prononcé ce discours lors de la conférence sur la réforme de la réglementation organisée par le Conseil économique du Canada, à Toronto, le 25 juillet 1981. Je vais vous en citer quelques extraits:

Le Canada est plus étendu que les États-Unis et sa population est dix fois plus faible. Mais la plus grande et la plus

[Texte]

one the Economic Council wishes to gut—is not 1/10th of their largest.

A little towards the end of his speech, he says:

I am tempted to tell you why Air Canada objects and what this proposal would do to us if it was implemented.

Referring always to the Economic Council report.

It is an arrow aimed at the heart of Canada's most efficient and effective airline. But it is much more than that. It is a shot-gun blast aimed at the entire Canadian airline industry.

It seems to me that is overkill. What is your reaction?

Mr. Janisch: I heard the speech, Mr. Chairman. I also heard at that same conference a number of very pointed questions to the speaker, and I also heard a presentation suggesting that, in fact, airline deregulation is very valuable. I think that is a gross overstatement, I really do; and I think it is a shot-gun blast aimed at the consumer.

Mr. Corbin: Well, my own impression, Mr. Chairman, if you care to have it, is that this borders on a circus act, and I really am disappointed that Air Canada would put such a thing in our hands because it just cannot be taken seriously, and yet it was distributed to members of this committee. It is overkill; it is not serious, and I do not think we should give it any credence.

One final thing about subsidies; I suppose we will find more about this from some of your fellow citizens next week, Mr. Campbell, but as I understand it, there is a special subsidy, a fund of \$4 million, which has been found adequate in terms of service to small communities. On the other hand, and this is one of the arguments used by Mr. Jeannot, speaking of possible subsidies to airlines which fly unprofitable routes, the Economic Council report again says:

The amounts involved need not be large. In the U.S. direct subsidies . . . to operate "essential air services" amounted to about \$9.4 million in 1980.

Mr. Jeannot says:

The information I have is that the figure is over \$80 million—far, far higher than the council says.

I would like to get a personal viewpoint on who is right and who is wrong and what are the factors that account for these large discrepancies.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. B. Campbell: Let me try to do that because that is a point of confusion.

[Traduction]

prospère compagnie aérienne du Canada, celle que le Conseil économique veut briser, n'atteint même pas le dixième de la compagnie équivalente aux États-Unis.

Vers la fin de son discours, il dit ceci:

Je ne résiste pas à la tentation de vous dire pourquoi Air Canada s'élève contre le rapport et ce que signifierait pour elle la mise en application de ces recommandations.

Toujours le rapport du Conseil économique.

C'est une flèche dirigée au cœur de la première compagnie aérienne canadienne par son efficacité et par son efficacité. Mais c'est plus encore. C'est une arme mortelle menaçant l'ensemble de l'industrie canadienne du transport aérien.

Il me semble que c'est un peu exagéré. Quelle est votre réaction?

M. Janisch: J'ai entendu ce discours, monsieur le président. Un certain nombre de très bonnes questions ont été également posées à l'intervenant, lors de cette même conférence, et j'ai également entendu quelqu'un dire que, en fait, l'abolition de la réglementation frappant les compagnies aérienne était une bonne chose. Je crois que c'est une grossière exagération, je le pense vraiment; je crois qu'il s'agit en fait d'une arme mortelle menaçant le consommateur.

M. Corbin: Monsieur le président, si vous voulez que je vous dise ce que j'en pense, c'est que ceci ressemble à un numéro de cirque, et je suis réellement très déçu qu'Air Canada nous ait distribué ce livret, car il ne peut pas être pris au sérieux, et pourtant, il a été distribué aux membres de ce Comité. C'est une grossière exagération; ce n'est pas sérieux, et je ne pense pas que nous devrions ajouter foi à ce document.

Une dernière observation à propos des subventions; je suppose que nous en entendrons davantage parler de la part de vos concitoyens, la semaine prochaine, monsieur Campbell, mais si je comprends bien, une subvention spéciale d'environ 4 millions de dollars a été attribuée à la desserte des petites localités et a été considérée suffisante. D'un autre côté, et c'est là un des arguments utilisés par M. Jeannot, à propos des subventions éventuelles accordées aux compagnies aériennes qui assurent des vols non rentables, le rapport du Conseil économique dit:

Le montant pourrait d'ailleurs ne pas en être très élevé. Aux États-Unis, les subventions directes . . . en vue de faire assurer «des services aériens essentiels» s'élevaient à environ 9.4 millions de dollars en 1980.

Monsieur Jeannot ajoute:

D'après mes renseignements, ce chiffre est supérieur à 80 millions de dollars, c'est-à-dire beaucoup plus que ce que donne le Conseil.

Je voudrais savoir qui a raison et qui a tort et ce qui explique ces écarts importants.

Le président: Monsieur Campbell.

M. B. Campbell: Permettez-moi d'éclaircir la situation, car elle est assez confuse.

[Text]

There are two subsidy programs currently today that are administered by the the Civil Aeronautics Board. One is what we call a 406 subsidy, and that has been the program that has been paid to the local service carriers in the United States—your class of regional carriers—and it is what is going to expire in a few years; I believe it is 1985, under the new act. It is going down today.

Mr. Corbin: When you say going down, do you mean that it is being gradually reduced?

Mr. B. Campbell: Yes, it is being gradually reduced.

The other subsidy program is what we call a section 419 subsidy. That is a part of the Deregulation Act and is for the provision of essential air services. There are two components to that. One is a temporary subsidy, or what they call a hold-in or force-in subsidy. When an airline like Western or Republic, or whoever, wants to suspend service to a small point, the CAB may grant him subsidy for up to 90 days to hold in that service while the CAB is soliciting proposals for substitute commuter service. At the end of 90 days, that carrier may leave the community, may leave his services, and his subsidy stops. It stops at a lower level, of course, because of smaller, less costly aircraft—begins for the replacement carrier. Since deregulation, over half of the subsidy paid under 419 has been paid to carrier suspensions. You have carriers wanting to suspend. I tend to ignore that because it is only a 90-day temporary thing. When I say \$4 million or \$5 million, I am thinking in terms of the more permanent subsidy paid to the replacement smaller carrier.

• 2215

I might also point out, because we are in a transitional situation, under 419 the biggest recipients of subsidy have been United Airlines and Western Airlines, not the little guys. But it has been very temporary pending the CAB hearing applications from competitive small carriers who want to provide service to small communities.

Now, there has been a lot of public outcry where the community did not agree with the CAB's carrier selection: They thought ABC airlines was preferable to XYZ airlines, and you have seen some criticism of the CAB for maybe having picked not the community's preferred carrier. The CAB had to balance the economic subsidy part of it, too, so I think you have to discard that a little bit. When I say I think that small community service has been, on balance, better or no worse than we had under a highly regulated system, I mean in terms of frequency and quality of aircraft service balancing those considerations.

[Translation]

Deux programmes de subventions sont administrés actuellement par la Civil Aeronautics Board. L'un de ces programmes est ce que nous désignons sous le nom de subvention 406, qui a été versée aux transporteurs locaux des États-Unis, ce qui correspond à vos transporteurs régionaux, et ce programme va devenir caduque dans quelques années; je crois que c'est en 1985, en vertu de la nouvelle loi. Ce programme sera supprimé.

M. Corbin: Lorsque vous dites qu'il sera supprimé, voulez-vous dire qu'il est réduit progressivement?

M. B. Campbell: Oui, c'est cela.

L'autre programme de subventions est ce que nous désignons sous le nom de subvention prévue à l'article 419. Cela fait partie de la loi sur la déréglementation et porte sur la prestation de services aériens essentiels. Ce programme comporte deux éléments. Une de ces subventions est temporaire. Lorsqu'une compagnie aérienne, comme Western ou Republic, ou toute autre compagnie, désire suspendre les services offerts à une petite collectivité, la CAB peut lui accorder une subvention pouvant aller jusqu'à 90 jours et lui permettant de maintenir ce service pendant que la CAB procède à des appels d'offres pour qu'un autre service soit organisé. À la fin de cette période de 90 jours, ce transporteur peut ne plus desservir la collectivité et ne bénéficie donc plus de la subvention. Un terme y est mis à un niveau inférieur, évidemment, en raison des avions plus petits et qui coûtent moins cher et elle est réactivée pour le transporteur qui le remplace. Depuis que la réglementation a été abolie, plus de la moitié des subventions versées en vertu de l'article 419 l'ont été à des transporteurs qui ont suspendu leurs services. Certains transporteurs le veulent. J'ai tendance à ignorer ce fait, car il ne s'agit que d'une mesure temporaire, qui dure 90 jours. Lorsque je parle de 4 millions de dollars ou de 5 millions de dollars, je pense aux subventions moins temporaires qui sont versées aux petits transporteurs qui remplacent les autres.

Je voudrais également indiquer, car nous traversons actuellement une période transitoire, que, en vertu de l'article 419, ceux qui ont bénéficié le plus de ces subventions ont été United Airlines et Western Airlines; il ne s'agit donc pas de petits transporteurs. Mais tout ceci est provisoire, en attendant que la CAB se prononce sur les demandes déposées par de petits transporteurs concurrentiels qui veulent desservir les petites collectivités.

Il y a eu un véritable tollé lorsque la collectivité n'était pas d'accord avec le choix du transporteur effectué par la CAB; la collectivité estimait que la compagnie aérienne ABC était préférable à la compagnie XYZ, et vous avez peut-être remarqué que la CAB a fait l'objet de critiques, car elle n'avait pas choisi le transporteur que préférerait cette collectivité. La CAB devait également équilibrer le côté subvention, et je pense donc qu'il ne faut pas tellement en tenir compte. Lorsque je dis que la desserte des petites collectivités a été, grosso modo, améliorée ou n'a pas changé, je parle de la fréquence des vols et de la qualité des services.

[Texte]

Mr. Corbin: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Janisch.

Mr. Janisch: Mr. Chairman, at the risk of being somewhat rude, I must run, if I can, for Air Canada; having said some nasty things about them, I am hoping that their plane will be there at ten minutes to eleven. Mr. Chairman, I have a class to teach first thing in the morning. Would it be all right if I withdrew at this stage?

The Chairman: We will excuse you, sir, and express the hope that Air Canada is not aware of your presence on the aircraft.

Mr. Janisch: I thank you very much, Mr. Chairman, for a pleasant evening.

The Chairman: Mr. Campbell.

Mr. B. Campbell: In response to this last question about the amounts of subsidy, I might quote from the *Aviation Daily* of Tuesday, February 9, this week, wherein it says:

... President Reagan's proposed fiscal year 1983 budget for CAB, which is a little bit more than just subsidy, would reduce airline subsidies from \$65.8 million to \$48.4 million ...

That is in going from fiscal 1982 to fiscal 1983.

The Chairman: Can you leave that with us, Mr. Campbell, please?

Mr. B. Campbell: Certainly.

Mr. Corbin: Is that a result of budget constrictions and administration policy, or is it based on demand?

Mr. B. Campbell: I do not know. I would have to go beyond that. The intent of this article is to show that the subsidy allocation is being cut in the fiscal 1983 budget; but it also points out that the budget for the current year, fiscal 1982, is \$65.8 million.

Mr. Corbin: Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. In case any of the rest of you have a plane to catch I think we will wind this thing up.

Yes, Mr. Scott.

Mr. Scott (Hamilton—Wentworth): I just had one very umbrella, wrap-up question, Mr. Chairman, but I think my answer just disappeared out the door. I will give it up.

The Chairman: Okay. There is a possibility that we will be talking to Mr. Janisch again.

We do appreciate your coming; you certainly have given us more food for thought. As I said, I believe it was to Wardair this morning, I do not know how we are going to synthesize all the information we are getting and write a consistent report. But that is our job, not yours; you have contributed to it, and we thank you for coming.

[Traduction]

M. Corbin: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Janisch.

M. Janisch: Monsieur le président, au risque de vous paraître impoli, je dois attraper un vol d'Air Canada; n'ayant pas été très tendre avec cette compagnie, j'espère que l'avion décollera bien à 22h 50. Monsieur le président, je dois enseigner très tôt demain matin. Pensez-vous que je puisse me retirer maintenant?

Le président: Bien sûr, monsieur, et nous espérons qu'Air Canada ne remarquera pas votre présence dans l'avion.

M. Janisch: Je vous remercie, monsieur le président, de cette soirée fort agréable.

Le président: Monsieur Campbell.

M. B. Campbell: En réponse à cette dernière question portant sur l'importance des subventions versées, je voudrais citer un passage de *Aviation Daily*, du mardi 9 février 1982, qui dit ceci:

Le budget de la CAB pour l'exercice budgétaire 1983 proposé par le président Reagan, budget qui s'apparente à une subvention, ramènerait les subventions accordées aux compagnies aériennes de 65.8 à 48.4 millions de dollars ...

Ceci vaut pour l'exercice budgétaire 1983.

Le président: Pourriez-vous nous laisser ce document, monsieur Campbell?

M. B. Campbell: Certainement.

M. Corbin: Cela est-il dû aux restrictions budgétaires et à la politique administrative du président, ou est-ce dû à la réduction de la demande?

M. B. Campbell: Je ne sais pas. Il faudrait que je fasse des recherches. Cet article a pour objet de montrer que les subventions seront diminuées au cours de l'exercice budgétaire 1983, mais a pour but également de signaler que le budget de l'exercice actuel est de 65.8 millions de dollars.

M. Corbin: Je vous remercie.

Le président: Merci, messieurs. Nous allons lever la séance, au cas où d'autres auraient un avion à prendre.

Oui, monsieur Scott.

M. Scott (Hamilton—Wentworth): Je voudrais poser une dernière question très générale, monsieur le président, mais je crois que celui qui devait y répondre vient de disparaître. J'abandonne.

Le président: Bien. Nous aurons peut-être de nouveau l'occasion de parler à M. Janisch.

Nous vous remercions d'avoir comparu devant nous; je dois dire que vous nous avez donné de quoi réfléchir. Comme je l'ai dit,—je crois que c'était devant les représentants de Wardair,—je ne sais pas comment nous allons faire pour résumer tous ces renseignements et rédiger un rapport cohérent. Mais

[Text]

Mr. B. Campbell: On that last point, Mr. Chairman, I was going to say something before, but I forgot. As to the Freddie Laker-Wardair comparison, I strongly urge you to compare the situation of Wardair in Canada to Transamerica, Capitol and World Airways in the United States. I think it is a more direct and proper comparison for your evaluation purposes than is the Laker situation. I will not ask for your time to expand on my reasons for that, but I do urge you to make that comparison.

The Chairman: Thank you.

• 2220

Mr. B. Campbell: I have concluded in my own thinking that there is absolutely nothing I can think of whereby you should *a priori* prohibit Wardair from offering scheduled services in Canada.

Thank you.

The Chairman: Thank you, sir.

The meeting is adjourned until 9.30 a.m., February 16.

Thank you, members of the committee.

[Translation]

ceci est notre travail, pas le vôtre; vous y avez contribué et nous vous remercions d'être venus.

M. B. Campbell: A propos de ce dernier point, monsieur le président, j'allais dire quelque chose, mais j'ai oublié. Quant à la comparaison Freddie Laker-Wardair, je vous demanderais de comparer la situation de Wardair, au Canada, à celle de la Transamerica, de Capitol et de World Airways, aux États-Unis. Je pense que cette comparaison convient mieux à votre évaluation que celle de Laker. Je ne voudrais pas m'étendre sur les raisons qui me font dicter ce choix, mais je vous demande d'établir cette comparaison.

Le président: Merci.

M. B. Campbell: J'ai bien réfléchi à la question et je pense que vous ne pouvez absolument rien faire pour interdire à Wardair d'offrir des vols réguliers au Canada.

Merci.

Le président: Merci, monsieur.

La séance est levée jusqu'au 16 février, à 9h30.

Merci, membres du Comité.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Consumers' Association of Canada:

Mr. Hudson Janisch, Chairman, regulated industries program and Professor of Law at the University of Toronto;

Mr. John Blakney, Assistant Counsel.

From Air Chicago, Chicago, Illinois:

Mr. Brian Campbell, Chairman.

De l'Association des consommateurs du Canada:

M. Hudson Janisch, président, Programme des industries réglementées et professeur de droit à l'université de Toronto;

M. John Blakney, Avocat-conseil adjoint.

De Air Chicago, Chicago, Illinois:

M. Brian Campbell, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 48

Tuesday, February 16, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 48

Le mardi 16 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

4
Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

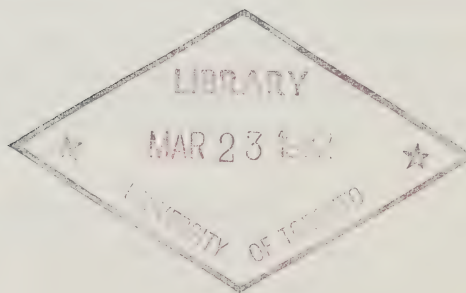
Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Vice-Chairman: Mr. André Maltais

Benjamin	Ellis
Bockstael	Gourd
Corbin	Harquail
Deniger	MacKay
Dionne (<i>Chicoutimi</i>)	Mayer

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Vice-président: M. André Maltais

Messrs. — Messieurs

McDermid	Scott (<i>Hamilton—</i>
McRae	<i>Wentworth</i>)
Nowlan	Siddon
Penner	Skelly
	Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, February 15, 1982:

Mr. Benjamin replaced Mr. Parker.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 15 février 1982:

M. Benjamin remplace M. Parker.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 16, 1982

(78)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, McDermid, Nowlan, Siddon, Skelly and Turner.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant and Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters.

Witnesses: Mr. Roy Pulsifer, Associate Director, Licensing Programs and Policy Development, Bureau of Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board, Washington, D.C.; Mr. Melvin A. Brenner, Melvin A. Brenner Associates, Inc., Rowayton, Connecticut; Mr. Dennis F.X. Mathaisel, Postdoctoral Research Associate and Lecturer, Flight Transportation Laboratory, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Massachusetts and Mr. Robert J. Joedicke, Lehman Brothers Kuhn Loeb Research, New York, N.Y.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Mr. Pulsifer made a statement.

Mr. Brenner made a statement.

Mr. Mathaisel made an oral and audio-visual presentation.

In accordance with a motion of the Committee, at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the copies of the transparencies shown to the Committee and submitted by Mr. Mathaisel be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-22"*).

Mr. Joedicke made a statement.

At 11:05 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:15 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:55 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(79)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*),

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 16 FÉVRIER 1982

(78)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports s'est réuni aujourd'hui à 9h 40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, McDermid, Nowlan, Siddon, Skelly et Turner.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du Commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien et M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements.

Témoins: M. Roy Pulsifer, directeur adjoint, «*Licensing Programs and Policy Development, Bureau of Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board*», Washington, D.C.; M. Melvin A. Brenner, «*Melvin A. Brenner Associates, Inc.*»; Rowayton, Connecticut; M. Dennis F.X. Mathaisel, adjoint de recherches postdoctorales et chargé de cours, «*Flight Transportation Laboratory, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology*», Cambridge, Massachusetts et M. Robert J. Joedicke, «*Lehman Brothers Kuhn Loeb Research*», New York, N.Y.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé "Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981". (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

M. Pulsifer fait une déclaration.

M. Brenner fait une déclaration.

M. Mathaisel fait une présentation verbale et audiovisuelle.

Conformément à une motion de comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président permet que les transparents visionnés au comité et soumis par M. Mathaisel, soient joints au procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir appendice «TRPT-22»*).

M. Joedicke fait une déclaration.

A 11h 05 le Comité suspend ses travaux.

A 11h 15 le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

A 12h 55 le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(79)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h 40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis,

Ellis, McDermid, Nowlan, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Siddon and Turner.

Other Member present: Mrs. Côté.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director and Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant.

Witnesses: From the Alliance of Canadian Travel Associations: Mr. Doug Crozier, Legal Counsel; Mr. Gareth Davies, Executive Director and Mr. Alex Bertren-Matthews, Vice-President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Mr. Crozier made a statement.

Mr. Davies made a statement.

The witnesses answered questions.

At 5:20 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, February 18, 1982.

McDermid, Nowland, Scott (*Hamilton—Wentworth*), Siddon et Turner.

Autre député présent: Madame Côté.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur et M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien.

Témoins: De l'Alliance canadienne des associations touristiques: M. Doug Crozier, conseiller juridique; M. Gareth Davies, directeur exécutif et M. Alex Bertren-Matthews, vice-président.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi relatif au document intitulé "Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires) août 1981". (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

M. Crozier fait une déclaration.

M. Davies fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 17h 20 le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 18 février 1982, à 9h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, February 16, 1982

• 0942

The Chairman: Order, please.

We are resuming consideration of our order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981*.

We are very fortunate this morning to have with us a group of experts who will give us the benefit of their experience with the situation in the United States. These gentlemen are of course experts in their field, and have come considerable distance to assist us. I will introduce them now.

Sitting at microphone no. 9 is Mr. Roy Pulsifer, Associate Director, Licensing Programs and Policy Development, Bureau of Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board in Washington, D.C.

Sitting at microphone no. 10 is Mr. M.A. Brenner, of M.A. Brenner Associates Incorporated from Connecticut.

Sitting at microphone no. 11 is Mr. Dennis F.X. Mathaisel, Postdoctoral Research Associate and Lecturer, Flight Transportation Laboratory, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts.

Finally, at microphone no. 12 is Mr. Robert J. Joedicke, Lehman Bros. Kuhn Loeb Research, New York, New York.

Gentlemen, welcome to the committee.

These gentlemen have agreed to appear here this morning to assist us. They have come on the understanding that the discussion will be concerned only with the situation in the U.S. and that they will not be asked to speculate on the effects of deregulation in Canada. In other words, we will have the benefit of their experience as it applies to the U.S. situation; we will have to interpret that and apply it as we see fit to what the situation might be in Canada under deregulation.

I want to point out one error in the briefing note entitled, *Effects of U.S. Airline Deregulation Act of 1978*. At the top of page 4, the second line, the date should be 1979, not 1981.

• 0945

It is my intention this morning to have the questioning after the opening statements as unstructured as possible, and therefore I do not propose to take lists of speakers. It will be a very informal discussion. I must remind members of the committee, and the witnesses, that we can have only one person speaking

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 16 février 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du document intitulé: *Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaire), août 1981*.

C'est avec grand plaisir que nous accueillons ce matin un groupe d'experts qui nous feront part de leur expérience de la situation aux États-Unis. Nos témoins de ce matin sont, bien entendu, des experts dans leur domaine et sont venus de très loin pour nous aider dans nos travaux. Je vais maintenant vous les présenter.

Nous avons au microphone n° 9 M. Roy Pulsifer, directeur adjoint du *Licensing Programs and Policy Development, Bureau of Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board, Washington (D.C.)*.

Nous avons au microphone n° 10 M. M.A. Brenner, de la société *M. A. Brenner Associates Incorporated*, du Connecticut.

Au microphone n° 11 se trouve M. Dennis F. X. Mathaisel, adjoint de recherche post-doctorale et chargé de cours, *Flight Transportation Laboratory, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts*.

Et enfin, au microphone n° 12 se trouve M. Robert J. Joedicke, de la société *Lehman Bros. Kuhn Loeb Research, New York (New York)*.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue au Comité.

Ces messieurs ont accepté de venir comparaître au Comité ce matin pour nous aider dans nos travaux. Nous avons cependant convenu avec eux que la discussion ne portera que sur la situation aux États-Unis et qu'on ne leur demandera pas de se prononcer sur l'incidence éventuelle de la déréglementation au Canada. En d'autres termes, ils nous feront part de leur expérience quant à la situation américaine. Nous devons cependant interpréter nous-même comment cela pourrait s'appliquer à un contexte canadien de déréglementation.

J'aimerais vous signaler une erreur relevée dans les notes d'information intitulées: *Incidence de la loi américaine de 1978 sur la déréglementation du transport aérien*. En effet, au haut de la page 4, à la deuxième ligne, la date devrait se lire 1979, et non pas 1981.

J'ai l'intention ce matin de vous proposer que la période de questions qui aura lieu après les déclarations préliminaires soit aussi peu structurée que possible. Par conséquent, je ne dresserai pas de liste d'intervenants. J'aimerais que la discussion reste aussi libre que possible. J'aimerais cependant rappeler

[Text]

at a time, however, since the recording equipment cannot record two voices at the same time and make it intelligible.

I also have to apologize to the committee in that I shall have to leave very shortly for an important meeting. I have asked Mr. Deniger to take the Chair once we get started, and I will be back before the meeting is over. I apologize to the members of the committee and to the witnesses for having to leave, but it is something over which I had no control.

The witnesses will be giving their opening statements in the order in which I introduced them, so I would call now on Mr. Pulsifer to begin, please.

Mr. Roy Pulsifer (Associate Director, Licensing Programs and Policy Development, Bureau of Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board, Washington, D.C.): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transportation, I am very honoured and pleased to be able to present my views on airline performance in the U.S. domestic market under deregulation before the House of Commons Standing Committee on Transportation. Among my tasks at the U.S. Civil Aeronautics Board, in anticipation of its closing down possibly as early as October of this year, has been the preparation of a final report to Congress covering airline service and competition since the enactment of the Airline Deregulation Act in October 1978. Because the CAB has not reviewed or passed upon the various drafts of the report, it has not itself formally adopted any position on the effects of deregulation on the airline industry or the domestic economy. Accordingly, the views put forward by me constitute my own interpretation and do not necessarily reflect the position of either the Civil Aeronautics Board or the United States government. In fact, I appear here today in a personal capacity.

The first and most general question that can be asked concerning this fundamental sea-change in public policy in one area of economic activity, which indeed may be the leading edge of a general public policy shift, is whether it enjoys popular support; or negatively, whether there is any popular, as opposed to special-interest, movement dedicated to re-regulation or restoration of the old regime. Although I am not aware of any national opinion poll on this subject, some indication of the frame of mind of the country can be deduced from the attitude of the general, non-specialized press, as well as from the general financial press.

All, or virtually all, of the major newspapers and magazines which take positions on public policy issues vigorously support deregulation not only in air transportation but in all economic activities governed by regimes of protective, as opposed to safety and environmental, regulation. There is very wide and profound recognition and perception that protective regulation

[Translation]

aux membres du Comité et aux témoins que l'on ne peut entendre plus d'une personne à la fois, comme il n'est pas possible d'enregistrer deux voix en même temps de manière intelligible.

J'aimerais également m'excuser auprès du Comité, car je devrai m'absenter sous peu pour assister à une réunion très importante. J'ai demandé à M. Deniger de présider dès que nous aurons commencé, et je reviendrai avant la fin de la séance. J'aimerais donc m'excuser de cette absence auprès des membres du Comité et des témoins, mais il s'agit d'une affaire indépendante de ma volonté.

Nous entendrons les mémoires des témoins dans l'ordre dans lequel j'ai présenté ces derniers. Je demanderais donc à M. Pulsifer de commencer, s'il vous plaît.

M. Roy Pulsifer (directeur adjoint, Licensing Programs and Policy Development, Bureau of Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board, Washington, D.C.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et membres du Comité permanent des transports, j'aimerais commencer par vous dire que c'est un grand plaisir et un très grand honneur pour moi de pouvoir présenter au Comité permanent des transports de la Chambre des communes mon analyse de la performance des compagnies aériennes sur le marché intérieur américain, dans le cadre de la déréglementation. Ma tâche, au *Civil Aeronautics Board* des États-Unis a été, entre autres, en prévision de sa dissolution, peut-être dès octobre de cette année, de préparer un rapport final destiné au Congrès étudiant le service et la concurrence dans le transport aérien depuis la promulgation en octobre 1978 de la *Airline Deregulation Act*. Étant donné que le *Civil Aeronautics Board* (CAB) n'a pas examiné ou ratifié les différentes versions du rapport, il n'a donc pas pris officiellement position concernant les premiers effets de l'abolition des réglementations sur l'industrie du transport aérien ou l'économie intérieure. En conséquence, les idées que j'avance constituent ma propre interprétation et ne correspondent pas nécessairement à la position du *Civil Aeronautics Board* ou du gouvernement américain. Et, de fait, je suis ici aujourd'hui à titre personnel.

La première question et la plus générale que l'on peut se poser concernant ce changement radical de cap amorcé par les pouvoirs publics, dans un secteur de l'activité économique qui constitue peut-être en réalité le point de départ d'un changement général de la politique nationale, est de savoir si ce changement jouit de l'appui populaire ou, dans le cas contraire, si certains mouvements populaires, par opposition à des intérêts particuliers, militent en faveur d'un retour à la réglementation ou à l'ancien régime. Je ne pense pas qu'on ait fait de sondage d'opinion à l'échelle nationale sur ce sujet. On peut cependant se faire une idée de l'état d'esprit du pays en examinant l'attitude de la grande presse non spécialisée, ainsi que des journaux financiers en général.

Tous, ou pratiquement tous les principaux journaux et revues qui prennent position sur les questions politiques d'intérêt général sont nettement en faveur de la déréglementation non seulement dans le transport aérien, mais dans toutes les activités économiques, dès qu'il s'agit de régimes protectionnistes plutôt que de réglementations relatives à la sécurité et à

[Texte]

results in enhancing producer interests, including those of labour as an input supplier to producer interests, at the expense of consumers and the general economy; and that public-interest rationales for such regimes are invalid. For example, there is a developing consensus that protective regulatory regimes for liquor, milk, and other activities at the state level should be either abandoned or significantly modified to allow the market mechanism to operate in pricing. This attitude, significantly, is shared by the working press, by reporters covering air transportation and other economic activities. Most important, the consensus cuts across political boundaries from Senator Kennedy to President Reagan.

• 0950

Given that the general press and the general financial press reflect a popular and bipartisan political consensus, it may be generalized that there is virtually no popular dissatisfaction with market regulation of air transportation, as was true in other fields during the 1930s and possibly in the case of railroads in the nineteenth century. On the contrary, the evidence points in the other direction; namely, that it is widely believed that the country and the traveller are or will be better off in the long run under conditions of market regulation. While the popular view is not focused, as opposed to the special-interest view which is focused, it seems inconceivable that Congress could expand or renew any form of protective regulation in any field at this time.

On the other hand, large elements of the trade press, particularly that which is based in Washington, remains hostile to deregulation and blames much, and in some cases most, of the current troubles in the industry on deregulation. This criticism is significant for two reasons: first, it suggests that many of those at the middle and upper echelons within the industry, including outside consultants and lawyers, who are the readers of the trade press, do not accept deregulation; and second, it reinforces the conclusion set forth above, that the position of the general and financial press favourable to deregulation is based on strong popular support. In other words, the opinion of the specialized press and those taking a "blame deregulation" view is not accepted, even though they are ordinarily regarded as experts.

All of this is by way of explaining why there is disagreement over what has happened in the last three years and why. Oversimplified, everyone is in accord that air transportation has suffered and continues to suffer the worst decline in its history. Equally, everyone is agreed that exogenous events, principally the condition of the general economy and increases in real fuel prices from late 1979 through much of 1980, are

[Traduction]

l'environnement. Un très grand nombre de gens ont l'intime conviction que les réglementations protectionnistes servent les intérêts des producteurs (y compris ceux de la main-d'œuvre en tant que composante des intérêts des producteurs) au détriment des consommateurs et de l'économie en général. Ils prétendent que la raison de l'intérêt public qui sous-tend ces régimes n'est pas valable. Par exemple, de plus en plus, on pense à l'unanimité que les règlements protectionnistes concernant l'alcool, le lait et d'autres activités régies par les États devraient être soit abandonnés, soit profondément modifiés, pour permettre aux mécanismes du marché de jouer, en ce qui concerne l'établissement des prix. Cette attitude est partagée par la presse ouvrière, de même que par les journalistes, dans leurs articles sur le transport aérien et les autres activités économiques. Mais ce qui est plus important encore, c'est que le consensus déborde les frontières des partis politiques et va du sénateur Kennedy au président Reagan.

Étant donné que la grande presse et la presse financière en général reflètent un consensus populaire et un consensus biparti, on peut en déduire qu'il n'y a pratiquement pas d'insatisfaction populaire à l'égard de la loi du marché applicable aux transports aériens, comme ce fut le cas dans d'autres domaines durant les années 30, et peut-être pour les chemins de fer au XIX^e siècle. Tout porte plutôt à croire le contraire: c'est-à-dire que l'on pense dans l'ensemble que le pays et les voyageurs ne s'en portent que mieux ou ne s'en porteront que mieux à long terme dans une économie de marché. Bien que l'opinion populaire ne soit pas mobilisée (comme c'est le cas des groupes d'intérêt particuliers), il semble inconcevable que le Congrès puisse étendre ou remettre en vigueur quelque forme que ce soit de réglementations protectionnistes pour l'instant.

Par ailleurs, une bonne partie de la presse commerciale, en particulier celle de Washington, demeure hostile à la déréglementation et impute à cette politique la plupart, sinon la totalité, des problèmes actuels de cette industrie. Cette critique n'est pas sans importance, pour deux raisons: tout d'abord, elle porte à croire que nombre des cadres moyens et supérieurs de l'industrie (y compris les experts-conseils et les avocats de l'extérieur), qui sont les lecteurs de la presse commerciale, n'acceptent pas la déréglementation; elle renforce la conclusion que nous avons présentée ci-dessus voulant que la position de la grande presse et de la presse financière qui sont favorables à la déréglementation s'appuie sur un ferme soutien populaire. En d'autres mots, l'opinion de la presse spécialisée—et de ceux qui adoptent un point de vue hostile à la déréglementation—n'est pas acceptée, même si ces gens sont considérés comme des experts.

Tout ceci a pour but d'expliquer qu'il existe un désaccord sur ce qui s'est produit dans les trois dernières années et d'en donner les raisons. Disons, pour simplifier, que tout le monde est d'accord sur le fait que le transport aérien a subi et continue à subir le pire déclin de son histoire. Tout le monde s'accorde également pour dire que les événements extérieurs—en particulier la situation de l'économie générale et l'augmen-

[Text]

responsible for some part of that decline. Beyond this, however, there is no consensus, and in fact there are at least three schools of thought.

First, some CAB and other economists hold that the huge gains made during 1977, climaxing in 1978 and topping-out in 1979, were the result of deregulation but that the mounting negative performance beginning in 1980 is the result, almost exclusively, of exogenous conditions.

Second, those opposed to deregulation, for example my colleague, Melvin Brenner, a distinguished airline economist, and Secore Brown, a former CAB chairman, say that deregulation, particularly the removal of route constraints, and secondarily price constraints, has significantly exacerbated the negative impact of generally adverse conditions.

The third view is a catch-all in which several observers fall, including myself. Basically, the third view holds that it is possible that in the very short run deregulation has caused the financial losses of some of the former trunk carriers to be larger than they would have been under the old regime. The reason for this, which I shall develop more fully, is that the larger carriers are proceeding by trial and error to find the proper equilibrium point in a market environment. This freedom, in some areas such as pricing, is largely new to the managements of the older airlines. As a result, and given that the demand for air travel is in decline because of general economic conditions, a large number of errors have been and continue to be committed. Broadly, these involve pricing errors—pricing both too high and too low—without taking into account market characteristics such as distance, direction, peak times, the leisure/business passenger mix, and failing to control costs, particularly the costs of excess capacity under conditions of declining demand.

These errors are understood, not only by Wall Street but also by airline employees, to be of sufficient magnitude to threaten the very viability of several major airlines. As a result, most of the larger airlines, even those not threatened, are in the throes of a fundamental restructuring looking toward the development of much more efficient operations.

• 0955

Paradoxically, these developments have occurred without reference to the entry of a number of new smaller carriers possessing a much lower cost structure. In fact, the new cost-structure airlines now serve only between 3 and 4 per cent of the overall domestic market and, except in the Texas area,

[Translation]

tation du prix réel du carburant qui a commencé à la fin de 1979 et s'est poursuivi pendant pratiquement toute l'année 1980—sont responsables dans une certaine mesure de ce déclin. En dehors de ces questions, néanmoins, on n'est pas d'accord et, en fait, il y a au moins trois écoles de pensée.

D'abord, certains économistes du CAB et d'autres soutiennent que les gains énormes réalisés en 1977, ayant atteint leur point culminant en 1978 et plafonnant en 1979, ont été le résultat de la déréglementation, mais que les résultats négatifs qui se multiplient à partir de 1980 sont dus presque exclusivement à des conditions extérieures.

En second lieu, ceux qui sont opposés à la déréglementation—c'est le cas, par exemple, de Melvin Brenner, brillant économiste des transports aériens, et de Secore Brown, ancien président du CAB—déclarent que la déréglementation, en particulier la suppression des restrictions concernant les routes et en second lieu les limitations de tarif, a nettement aggravé les conséquences négatives d'une conjoncture par ailleurs défavorable.

Le troisième point de vue est plus nuancé et rallie plusieurs observateurs, dont moi-même. Fondamentalement, ce troisième point de vue déclare qu'il est possible qu'à très court terme la déréglementation ait causé aux anciens gros transporteurs des pertes financières plus importantes qu'elles ne l'auraient été sous l'ancien régime. Les raisons, que je vais exposer en détail plus loin, en sont que les gros transporteurs procèdent de façon empirique pour trouver leur équilibre dans une économie de marché. Cette liberté est, dans certains domaines, comme en ce qui concerne la fixation des prix, en grande partie nouvelle pour les directions des plus anciennes compagnies de transport aérien. Il s'ensuit qu'un grand nombre d'erreurs ont été et continuent à être commises, d'autant plus qu'on assiste à une baisse de fréquentation des lignes aériennes à cause de la conjoncture économique. De façon générale, ces erreurs comprennent des erreurs d'établissement des tarifs—prix trop élevés ou trop bas—ne tenant pas compte des caractéristiques particulières du marché (comme la distance, la direction, les périodes de pointe, et l'équilibre tourisme/affaires en ce qui a trait aux passagers), et également une inaptitude à maîtriser les coûts, en particulier ceux du surcroît de capacité imputable à la baisse de fréquentation.

Ces erreurs, on en prend conscience, non seulement à Wall Street, mais également chez les employés des compagnies aériennes, sont d'une importance suffisante pour menacer la viabilité de plusieurs grandes compagnies. En conséquence, la plupart des grandes entreprises de transport aérien, même celles qui ne sont pas menacées, ont amorcé une restructuration complète visant à nettement améliorer la rentabilité de leur exploitation.

Paradoxalement, ces mesures ont été prises sans qu'on se préoccupe de l'arrivée sur le marché d'un certain nombre de nouveaux transporteurs plus petits dont la structure des coûts est moins lourde. En fait, ces compagnies dont la structure des coûts est différente ne desservent seulement, pour l'instant, que

[Texte]

they are not a competitive factor threatening any of the older airlines. Hence, the cost restructuring of the older trunk carriers is primarily a product of financial losses, which in turn are caused by a combination of uncontrollable conditions in the general economy, and errors, including competitive errors, involving competition between the old airlines.

The outcome of this process in the long run, however, is very clear. Although the winners and losers among the old and new airlines cannot be picked, except in some extreme cases, the surviving airlines are likely to be 20 to 50 per cent more efficient, measured by inputs and outputs, than would have been the case under protective regulation within two to five years, subject to the restoration of capacity at the 22 controlled airports.

Second, and more important for the long run, the airlines that survive, and new airlines coming onstream that are successful, are likely to be highly innovative, inventive and entrepreneurial on a continuous basis, which in time will fundamentally and favourably affect technological change.

As a result, air travel prices and the convenience of air service in the U.S. will be far superior to the average prevailing in the rest of the world and, in fact, the end-result benefits and efficiencies deriving from deregulation, organizational and managerial improvements as well as the longer-run technological improvements, will spread rapidly throughout the world.

I would like to detail, with some abbreviation, the five factors that I consider to be the most important matters that you will want to examine, and my colleagues will want to examine, to explain the performance of the U.S. airlines at this time.

The first is general economic conditions. I do not have to tell you about the condition of not only the U.S. economy but your own economy and the economy of the West generally. We are in a period unknown since the 1930s. This has been reflected in a decline in air travel demand, both in 1980 and 1981, in the United States, and continuing to this day, which is unprecedented in the history of air transportation.

Now, I attribute 80 to 90 per cent of the decline in all measures of performance involving the 10 large trunk carriers, which today serve over 80 per cent of the U.S. market, measured by revenue passenger miles, to these conditions. Put another way, if traffic growth could have been sustained at even one-half the rate experienced in the 30 years following World War II, that is, between 1945 and 1975 or about 6 or 7

[Traduction]

de 3 à 4 p. 100 de tout le marché intérieur et, sauf dans la région du Texas, elles ne constituent pas un facteur de concurrence susceptible de menacer les anciennes compagnies. Par conséquent, la restructuration des coûts des anciens gros transporteurs a été en premier lieu entraînée par des pertes financières qui sont causées par une combinaison de facteurs incontrôlables dans l'économie générale et d'erreurs, notamment d'erreurs de concurrence mettant aux prises les anciens transporteurs.

L'aboutissement de ce processus est cependant sans ambiguïté: bien qu'il ne soit pas possible de dire quelles seront les gagnants et les perdants parmi les anciennes et les nouvelles compagnies, sauf dans certains cas extrêmes, on peut cependant faire le portrait des compagnies qui survivront: elles seront de 20 à 50 p. 100 plus efficaces, en termes de consommation et de rendement, qu'elles ne l'auraient été dans un régime protectionniste dans un laps de temps de deux à cinq ans, à condition que les 22 aéroports assujettis aux règlements puissent récupérer leur volume d'affaires.

Deuxièmement, elles seront extrêmement innovatrices, inventives, et feront preuve d'initiative de façon continue, ce qui, à terme, aura des effets positifs sur l'orientation des changements technologiques.

En conséquence, les prix des voyages par avion et la commodité du service aérien aux États-Unis seront de loin plus intéressants que dans le reste du monde et, de fait, les avantages et les retombées économiques provenant de la déréglementation qui en résulteront à la fin—et se concrétiseront aussi bien par des améliorations organisationnelles et de gestion que par le progrès technologique—se répandront rapidement dans le monde entier.

Pour vous faire bien comprendre cette position, je me propose d'analyser la situation actuelle à partir des cinq points que je considère les plus importants. Je suis persuadé que vous-mêmes et mes collègues voudrez également vous pencher sur ces points, qui constituent, à mon avis, une bonne explication du rendement des lignes aériennes américaines à l'heure actuelle.

Le premier de ces points touche les conditions extérieures. Je suis persuadé que vous n'avez pas besoin que je vous décrive la conjoncture américaine actuelle, ni votre propre économie, ni non plus l'économie du monde occidental en général. Nous traversons une époque que nous n'avions pas revue depuis les années 30. La conjoncture actuelle a entraîné une baisse de la demande en matière de fréquentation, tant en 1980 qu'en 1981, aux États-Unis, situation qui continue jusqu'à ce jour et qui est sans précédent dans l'histoire du transport aérien.

Personnellement, mais c'est là une opinion subjective, je considère que de 80 à 90 p. 100 de la baisse de performance, à tous les niveaux, chez les dix principaux transporteurs aériens desservant plus de 80 p. 100 du marché d'après les données sur le revenu par mille-passager, sont attribuables à cette conjoncture. En d'autres mots, si le rythme de croissance du trafic s'était maintenu à seulement la moitié de ce qu'on avait connu

[Text]

per cent, virtually every measure would be positive today. As things now stand, the trunks, as a group, declined by over 5 per cent in 1980 by most measures, by over 7 per cent in 1981 by most measures, and they seem to be declining at an annual rate at this time of about 10 per cent; that is, the rate of decline is accelerating by most measures: employment, fleet size, RPM generation, any one you want.

Now, as a result of this, if you take most of the statistics, such as departures, available seats and virtually any other statistic in the peak year of 1978, the last high positive year, the year in which the Airline Deregulation Act was enacted by the Congress, the present results are below that level.

• 1000

At the same time, price increases, both in 1980 and 1981, occurred at a faster rate than the rate of general inflation measured by the CPI, even though there were price wars in certain large markets. Therefore, the largest price increases were sustained in the smaller trunk markets and by the non-leisure or business sector; that is, passengers not able to take advantage of promotional fares. At the same time, cost pricing on dense routes contributed to the losses.

As a result, the trunk carriers will sustain an operating loss in 1981 from air transportation operations in the domestic market—depending how you figure it—of between \$400 and \$500 million. Braniff, Continental, Western and Pan American have all, within the last 18 months, violated loan covenants and, but for lender acquiescence, could have been in default. Other large airlines such as Eastern and United are in serious loss positions, and even the profitable trunk carriers have a relatively low level of profits. This includes Delta, which for years had been a very highly profitable U.S. trunk carrier.

Nevertheless, because of these conditions the trunk carriers are all embarked on extraordinary and radical programs of cost control which are virtually unprecedented in the history of the business. However, because retrenchment is often counter-productive in the short run, net financial savings often lag up to six months or more. Many of the cost-reduction initiatives have not been reflected in lower unit costs as yet.

Nevertheless, it may be expected that upon any economic upturn in the general economy, the trunk carriers will be in an optimum position to recover quickly. Each has largely completed the retirement of the most fuel-inefficient elements of the fleets, overheads are in the process of sharp reduction and routes have been added or discarded in accordance with the optimum use of the remaining smaller, more efficient fleets.

[Translation]

dans les trente ans qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale (1945-1975), c'est-à-dire 6 ou 7 p. 100, pratiquement toutes les mesures prises aujourd'hui auraient eu des effets positifs. Les grands transporteurs, par conséquent, ne seraient sans doute pas menacés. Dans la situation actuelle, au contraire, les principales lignes aériennes ont globalement connu des diminutions de 5 p. 100 en 1980, de 6 à 7 p. 100 en 1981, et continueront à subir un ralentissement des affaires à un rythme annuel d'environ 10 p. 100, si l'on en croit la plupart des critères d'évaluation utilisés, comme l'emploi, le nombre d'avions, le revenu par mille-passager, et ainsi de suite.

Cette performance médiocre des principaux transporteurs est en grande partie responsable de la diminution du nombre de sièges disponibles et du nombre des départs au cours de l'année qui vient de s'écouler, si l'on compare les chiffres à ceux de l'année de pointe de 1978.

Parallèlement, les prix ont augmenté en 1980 et en 1981 à un rythme plus rapide que celui de l'inflation au pays, suivant les chiffres de la CPI, en dépit de la guerre des prix livrée sur certains grands marchés. C'est le marché des petits transporteurs qui a été le plus gravement touché par l'augmentation des prix, en particulier dans le secteur des affaires ou non touristique, les passagers ne pouvant bénéficier de tarifs préférentiels. Dans le même temps, les routes à forte circulation ont subi des ralentissements à cause des prix élevés.

Au total, les grands transporteurs devront faire face en 1981 à des pertes d'exploitation de l'ordre de 400 à 500 millions de dollars. Les compagnies Braniff, Continental, Western et Pan American ont toutes été incapables, dans les derniers 18 mois, de respecter les échéances du remboursement de leurs emprunts, et n'eût été l'indulgence des prêteurs, auraient pu se retrouver dans une situation embarrassante. Les compagnies Eastern et United continuent à subir des pertes importantes et les autres grandes lignes, Delta, Northwest et American, ne font que des profits marginaux. Et Delta a été, pendant des années, la grande ligne aérienne la plus rentable aux États-Unis.

En conséquence, les grandes compagnies aériennes ont toutes mises en place des programmes draconiens de maîtrise des coûts à une échelle jamais vue auparavant dans l'histoire de cette industrie. Mais comme les compressions budgétaires sont souvent contreproductives à court terme, les épargnes réelles ne se faisant ressentir que six mois plus tard ou davantage, un bon nombre des mesures d'économie ne se sont pas encore traduites par une réduction des coûts unitaires.

On est cependant en droit de supposer que si l'économie manifeste des signes de reprise, les transporteurs seront dans une excellente position de redressement rapide. Chacun d'entre eux, en effet, à presque terminé de se débarrasser de ses appareils les plus gourmands, les frais généraux sont sur le point de baisser sensiblement et, grâce à une refonte du trafic—abandon de routes et adoption de nouvelles—on est en passe d'en arriver à une utilisation maximale des flottes aériennes réduites, mais plus efficaces.

[Texte]

On the other hand, just to repeat a point I made earlier, the trunk carriers have not received significant competition from the new airlines possessing the new much lower cost structure.

In sharp contrast to the trunk carriers, there are non-trunk carriers which consist of three sub-groups: the former local service carriers, by far the largest of the sub-group; the new lower cost short-haul specialist airlines, including a former intra-state carrier such as Southwest, and new airlines such as People Express and New York Air operating in the northeast, which are commuter carriers consisting of approximately 200 scheduled carriers but which operate less than one per cent of the revenue passenger miles; and a smattering of former charter carriers which engage in a very low level of trunk route operations, such as World, TA and Capitol. This group has enjoyed enormous success during the past two years and, in fact, had a rate of growth in round numbers during calendar year 1981, versus 1980, of almost 20 per cent. As the trunk group was declining on the order of 8 per cent, the non-trunk group was expanding, in round numbers, on the order of 20 per cent.

Finally, there is the question of the capacity controls instituted by the Federal Aviation Administration at the 22 largest hub airports in the continental United States. When they were instituted on an emergency basis, following the PATCO strike in early August of 1981, these controls were predicted to have caused the level of capacity to be reduced significantly. In fact, the level of capacity was reduced during August and September, but since then it has returned to more or less pre-strike levels, with some exceptions at certain airports.

• 1005

In any event, the outstanding fact has been that the general decline in demand has been so great that the capacity constraints have not been perceptively effective in restraining capacity. On the other hand, there are certain carriers that complain bitterly that their strategies have been interrupted. These are, in particular, the new airlines such as People Express, New York Air and Muse Airlines in Texas, who claim that their strategy for developing short-haul markets—that is under-500 markets—has been interrupted. In the case of People Express, the company has been forced to fly to vacation markets in Florida, to substitute for what would have been a short-haul market to the northeast.

Let me just say that I would hope that, in evaluating what is going on in the United States, we do not focus on the very short run. What matters is the long run. Professor William Jordan of York University is one of the few academics who had the courage to make a prediction of what would happen under conditions of deregulation in the United States, in the long run. His prediction was that the 18 large carriers, more or

[Traduction]

Cependant, comme je l'ai mentionné plus tôt, les grandes lignes commerciales n'ont pas souffert de la concurrence des nouveaux transporteurs ou des compagnies dotées d'une structure de coûts allégée.

Par opposition aux grandes lignes, les petites compagnies aériennes se composent de trois sous-groupes distincts: les anciennes lignes locales, de loin le plus important des trois groupes; les lignes aériennes spécialisées en courts trajets à faible prix, dont un ancien transporteur des lignes intérieures des États, comme la Southwest, et de nouvelles compagnies, comme People Express et New York Air, dans le nord-est, qui sont des transporteurs du troisième niveau, qui comptent environ 200 transporteurs à horaire fixe, mais qui n'enregistrent que moins de 1 p. 100 du revenu par mille-passager; et enfin, quelques anciens transporteurs spécialisés en vols nolisés qui ne justifient qu'une très faible proportion de l'exploitation des grandes routes, comme World, TA et Capitol. Ce groupe a eu beaucoup de succès au cours des deux dernières années et, en fait, a connu un taux de croissance de près de 20 p. 100, en chiffres ronds, pendant l'année civile 1981, par comparaison à 1980. Les grandes lignes, elles, enregistraient une baisse de l'ordre de 8 p. 100, tandis que le groupe des autres lignes aériennes enregistrait, pour sa part, une augmentation de quelque 20 p. 100.

Nous abordons ensuite la question des limitations de capacité imposées par la *Federal Aviation Administration* dans les 22 plus grands aéroports du territoire américain. Certains ont attribué à ces limitations, imposées de toute urgence après la grève de la PATCO, au début du mois d'août 1981, la baisse considérable de la capacité. En fait, la capacité a connu une baisse pendant les mois d'août et de septembre, mais elle semble s'être, depuis, rétablie plus ou moins au niveau d'avant la grève, à quelques exceptions près.

Il n'en demeure pas moins que la baisse générale de la demande a été tellement considérable que les limitations imposées à la capacité ne semblent pas avoir eu une très grande incidence. Cependant, certains transporteurs se sont plaints amèrement des interruptions à leur stratégie. Il s'agit en particulier des nouvelles lignes, comme *People Express*, *New York Air*, et *Muse Airlines*, du Texas, qui prétendent que leur stratégie sur l'expansion du marché du court courrier—c'est-à-dire du marché des trajets de moins de 500 milles—a été interrompue. Dans le cas de *People Express*, cette société a été obligée de se lancer dans le marché des vacances, des vols vers la Floride, pour remplacer ce qui aurait été sa part du marché des courts trajets dans le nord-est.

J'espère que, en examinant la situation aux États-Unis, nous ne nous concentrerons pas sur le très court terme. C'est le long terme qui importe. Le professeur William Jordan, de l'Université York, est l'un des rares professeurs d'université à avoir eu le courage de faire des prédictions quant à la situation qui découlerait de la déréglementation aux États-Unis, à long terme. Il avait prédit que les quelque 18 grands transporteurs

[Text]

less, which had maybe 98 per cent of the business in the United States at the time of deregulation, would gradually evolve into between 100 and 200 airlines operating jet aircraft. It was his hypothesis that minimum optimum size for an airline is approximately between 6 and 20 aircraft. If you divide either of those figures into the total of the American market you can get at the low 100 airline and at the high 200 airlines.

He did a classic study called *Airline Deregulation in America*, tracing the history of PSA in California, which, as you know, served as the model for Southwest Airlines in Texas. This carrier enjoys unit costs that are less than half of the average unit costs for the older U.S. airlines serving similar routes with similar aircraft and offering prices that are about the same level. That is about 50 per cent under what the standard fare has been historically. I have attached to my testimony a list of markets enjoying the benefits of service by the airlines possessing the new cost structure, but I caution you that if you put all of that together, it is less than 4 per cent of the total market at this time.

I would ask you, though: If a company in any business—whether it be the airlines business or the widget business—can produce a product of acceptable quality to the consumer, at 50 per cent of the cost level of the older companies in the business, can we not believe that the new cost structure will govern, in the long run, whether the new cost structure is achieved by older companies adapting to the new environment, or by new companies entering the field?

My final point is probably the most important of all, but the point that is the most difficult to express: that is, that the long run impact of transportation regulations in the United States has been to stifle innovation and initiative. This does not seem to be the case, because the throw-off from military R&D in air frame and engine design and manufacture for almost 50 years, beginning in the 1920s, was so great that the airline business, almost more than any other industry, was in a leading technological role.

• 1010

However, that R&D throw-off has been gradually slowing down and may, indeed, be coming to a virtual end. The question is: what is this industry going to do in the long run with respect to technological change and what kind of industry should there be in the United States to enhance technological change along optimum lines? Although it is out of my field, I do believe there is a classic study of this in respect to the American railroads that I commend to everybody. It is a book written in the 1960s, long before the deregulation movement became popular, and it is appropriately titled: *Enterprise Denied—Origins of the Decline of American Railroads 1897-1917* by Albrow Martin, Columbia University Press, 1971. It is

[Translation]

qui couvriraient 98 p. 100 des activités de ce secteur aux États-Unis au moment de la déréglementation se transformeraient progressivement en 100 ou 200 lignes aériennes exploitant des avions à réaction. D'après lui, une ligne aérienne, pour atteindre son niveau maximum de rentabilité, ne doit pas compter plus de six à 20 avions. Si l'on applique ces données au total du marché américain, l'on obtient au minimum 100 lignes aériennes et, au maximum, 200 lignes aériennes.

Il a rédigé un document classique, intitulé: *Airline Deregulation in America*, qui donne l'historique de la PSA de la Californie, qui, comme vous le savez, a servi de modèle à la *Southwest Airlines* du Texas. Les coûts unitaires de ce transporteur sont moins de la moitié des coûts unitaires moyens des lignes aériennes américaines les plus anciennes pour des trajets semblables et des avions semblables, et il offre des prix semblables. Il s'agit donc de 50 p. 100 de moins que le tarif normal, historiquement. J'ai annexé à mon mémoire une liste des marchés desservis par des lignes aériennes qui possèdent une nouvelle structure de coûts. Mais j'aimerais cependant vous prévenir que toutes ensemble, ces lignes ne justifient que 4 p. 100 du total du marché à l'heure actuelle.

Mais j'aimerais vous demander ceci: si une compagnie, quel que soit le secteur d'activités—qu'il s'agisse des lignes aériennes ou d'une compagnie de bidule quelconque—peut offrir au consommateur un produit acceptable, à 50 p. 100 du coût des sociétés qui exploitent ce secteur depuis beaucoup plus longtemps, ne pouvons-nous pas alors penser que la nouvelle structure de coûts déterminera, à long terme, si cette nouvelle structure de coûts est adoptée par les plus anciennes sociétés qui s'adaptent au nouvel environnement, ou par les nouvelles sociétés qui pénètrent le marché?

Mon dernier point est probablement le plus important, mais peut-être aussi le plus difficile à formuler: c'est-à-dire que l'incidence à long terme de la réglementation des transports aux États-Unis aura été d'étouffer l'innovation et l'initiative. Cela ne semble toutefois pas le cas, parce que les résultats des activités de recherche et de développement du secteur militaire dans le domaine de la conception et de la fabrication des cellules et des moteurs, depuis près de 50 ans—cela remonte aux années 20—ont été tellement considérables que le secteur des lignes aériennes a joué un rôle technologique de premier plan, presque plus qu'aucun autre secteur d'activités.

Toutefois, on voit une diminution progressive de ces grands progrès, qui pourraient même arrêter complètement. La question que l'on doit donc se poser est ceci: que fera ce secteur d'activités, à long terme, sur le plan des changements technologiques, et quel genre d'industrie devrait-il y avoir aux États-Unis pour maximiser les avantages inhérents aux changements technologiques? Même si cela ne relève pas de mon domaine de compétence, j'aimerais recommander une étude classique à cet égard, qui porte sur les chemins de fer américains. C'est un livre qui a été écrit dans les années 60, bien avant que le mouvement en faveur de la déréglementation ne devienne populaire. Ce livre s'intitule: *Enterprise Denied—Origins of*

[Texte]

the classic story of how government regulation can stifle initiative and innovation.

Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you very much, Mr. Pulsifer, for trying to reduce your long brief, that well-written brief.

Mr. Brenner.

Mr. M.A. Brenner (M.A. Brenner Associates Incorporated, Connecticut): Thank you.

Mr. Chairman and members of the committee, I am very pleased to be here and honoured to be asked to comment on the results of deregulation in the United States. First, just a few words about my background.

I have been in the aviation field for over 30 years. The first part of that was in the U.S. government where, for a time, I was with the Civil Aeronautics Board and then with other agencies concerned with aviation. For 22 years, I was with the airline industry per se as Vice-President of Marketing Planning, first for American Airlines, and then TWA. For the last four years, I have been doing independent consulting work in the aviation field.

Airline deregulation in the United States, enacted in October 1978, is now over three years old. For a time, the results were too mixed to be conclusive. There was disruption and instability but there were also low fares, the excitement of new blood injected at executive levels and, generally, a new freedom for management action. Indeed, during the first months of deregulation, a number of prominent individuals recanted their previous opposition to this new regime and climbed on the bandwagon.

That bandwagon has since become less crowded. Every passing month brings further evidence that something is seriously amiss. Certainly, one can still point to some benefits of deregulation but, increasingly, these are so outweighed by the defects as to render the net effect strongly adverse.

In these opening remarks, I shall touch on three main points: first, the disparities and inequities of deregulated pricing; second, the imbalance of service volume between different routes; and, third, the disastrous impact of deregulation on air transport viability.

[Traduction]

the Decline of American Railroads 1897-1917. Il a été écrit par Albro Martin et a été publié en 1971 par la *Columbia University Press*. C'est l'histoire classique de la façon dont la réglementation gouvernementale peut étouffer l'initiative et l'innovation.

Merci.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci beaucoup, monsieur Pulsifer, d'avoir essayé de comprimer votre très long mémoire, qui est, soit dit en passant, fort bien rédigé.

Monsieur Brenner.

M. M.A. Brenner (M.A. Brenner Associates Incorporated, Connecticut): Merci.

Monsieur le président et membres du Comité, j'aimerais commencer par dire que je suis très heureux et très fier que vous m'ayez demandé de venir vous donner mon avis sur les résultats de la déréglementation aux États-Unis. J'aimerais commencer par vous donner quelques détails sur mes antécédents.

Cela fait plus de 30 ans que je travaille dans le domaine de l'aviation. J'ai commencé à travailler pour le gouvernement américain et, pendant un certain temps, j'ai été à l'emploi du *Civil Aeronautics Board*, et ensuite, d'autres organisations oeuvrant dans le domaine de l'aviation. J'ai travaillé pendant 22 ans dans le secteur des lignes aériennes proprement dit, en tant que vice-président de la planification de la commercialisation, d'abord pour la société *American Airlines*, et ensuite, pour la société TWA. Depuis quatre ans, je travaille comme consultant indépendant dans le domaine de l'aviation.

La loi déréglementant le secteur du transport aérien, aux États-Unis, a été mise en vigueur en octobre 1978. Cela fait donc maintenant un peu plus de trois ans. Les résultats ont été, pendant un certain temps, trop confus pour être concluants. Il y a eu certains dérangements et une certaine instabilité, mais il y a également eu les tarifs moins élevés, la stimulation découlant de l'apport de sang nouveau au niveau de l'administration et, en général, un nouvel esprit de liberté sur le plan de la gestion. En fait, au cours des premiers mois de la déréglementation, certains personnages fort connus qui s'étaient opposés fermement à ce nouveau système se sont même rétractés et ont commencé à le promouvoir.

Les rangs se sont quelque peu amincis depuis. À mesure que le temps passe, on se rend compte de graves problèmes. Il ne fait aucun doute que la déréglementation comporte encore quelques avantages, mais les problèmes ont pris une ampleur telle que l'on doit en considérer l'incidence nette comme étant considérablement nocive.

J'ai l'intention d'aborder, dans mes remarques préliminaires, trois principaux points: premièrement, les différences et inégalités au niveau de la détermination des prix dans le contexte de la déréglementation; deuxièmement, le déséquilibre au niveau du volume entre les divers trajets; et enfin, l'incidence désastreuse de la déréglementation sur la rentabilité du secteur du transport aérien.

[Text]

First, pricing inequities. Uneconomic price wars on some routes have necessitated fares higher than would otherwise have been necessary on other routes. That is scarcely a benefit from a total public standpoint. It is like having a price war on milk and making up for it by doubling the price of bread.

Examples abound. Right now, there is a price-war fare of \$77 for the 1,100-mile trip from New York to Miami.

An hon. Member: Is that a one-way fare?

Mr. Brenner: Yes, sir, a one-way fare, yes.

I checked with one of the airlines offering this fare to find the best present fare for the shorter trip from New York to Atlanta, which is 760 miles or about 30 per cent less distance. Although it is 30 per cent less distance, you would have to pay \$24 more; in other words, \$101. If you were taking the still shorter trip from New York to Charlotte, which is approximately 540 miles, the fare would jump to \$167. Compared with the Miami fare, that means paying more than twice as much for travelling half as far.

• 1015

At another airline I got a quote on the present one-way fare from New York to Los Angeles, which is 2,475 miles. The fare I could get there was \$149. But that same airline charges \$170 for the 1,345-mile trip from New York to Oklahoma City. A trip half way across the country would thus cost \$21 more than a trip all the way across the country.

Newspaper headlines play up the \$77 price war to Miami and leave the impression that deregulation means lower fares for the consumer. I suspect that this may in part account for the existing general public impression that deregulation has meant lower fares. But the headlines do not tell the other side of the story: the fares to Charlotte or Oklahoma City, et cetera, et cetera. While the \$77 Florida passenger is paying less than he would have paid three years ago, in spite of inflation, the \$167 Charlotte passenger is partly making up for that by paying more than double what his fare would have been three years ago.

From the standpoint of the travelling public as a whole, this crazy quilt of fare disparities makes no sense; it is no bargain. If you consider the sum total of all trips on all routes combined, the average fare per passenger-mile has increased at a rate of more than 17 per cent per year since deregulation, which is not a super bargain after all.

Next I would like to touch on imbalance of service. Profit potential varies enormously between different airline routes. A main reason for regulation in the first place was to establish a form of quid pro quo: some limitation of the duplication on the better routes, in exchange for the carriers' accepting the

[Translation]

Je vais commencer par les inégalités au niveau des prix. La guerre des prix fort peu économiques sur certains trajets a donné lieu à des prix supérieurs à ce qui aurait été autrement nécessaire pour d'autres trajets. Cette situation n'est certes pas dans l'intérêt du public en général. Cela équivaut à doubler le prix du pain pour compenser une guerre du prix du lait.

Il existe beaucoup d'exemples. A l'heure actuelle, il y a une guerre de prix pour le trajet New York—Miami. Il n'en coûte en effet que \$77 pour faire ce voyage de 1,100 milles.

Une voix: Pour l'aller simple?

M. Brenner: Oui, monsieur, pour l'aller simple.

J'ai communiqué avec les lignes aériennes qui offrent ce tarif, pour découvrir le tarif le plus intéressant pour le voyage New York—Atlanta, qui est beaucoup plus court. Il s'agit d'une distance de 760 milles, ou environ 30 p. 100 de moins que le trajet New York—Miami. Même s'il s'agit d'une distance 30 p. 100 plus courte, il faut payer \$24 de plus pour le billet d'avion. En effet, ce billet coûte \$101. Le voyage de New York à Charlotte, une distance encore plus courte, à savoir près de 540 milles, coûte encore plus cher: \$167. Si l'on compare au vol Miami-New York, cela veut dire qu'il en coûte deux fois plus cher pour couvrir la moitié de la distance.

Une autre ligne aérienne m'a laissé savoir qu'il en coûte \$149 pour le vol New York-Los Angeles, une distance de quelque 2,475 milles. Cependant, cette même ligne aérienne demande \$170 pour le voyage de New York à Oklahoma City, une distance de quelque 1,345 milles. Cela veut dire qu'il en coûte \$21 de plus pour traverser la moitié du pays qu'il n'en coûte pour traverser tout le pays.

Le voyage de \$77 de New York à Miami fait les manchettes et donne l'impression que la déréglementation entraîne automatiquement des tarifs inférieurs pour le consommateur. Je soupçonne que cela explique en partie la raison pour laquelle le grand public a l'impression que la déréglementation a entraîné des prix inférieurs. Mais les manchettes ne donnent pas l'envers de la médaille: à savoir les tarifs de New York à Charlotte, ou Oklahoma City, et ainsi de suite. Bien que le passager qui débourse \$77 pour le vol New York-Miami paie moins qu'il n'aurait payé il y a trois ans, en dépit de l'inflation, le passager qui, lui, doit payer \$167 pour se rendre à Charlotte compense en partie en payant plus du double qu'il n'aurait payé il y a trois ans.

Du point de vue du public voyageur en général, ce profil compliqué de la disparité au niveau des tarifs n'a aucun sens. C'est loin d'être un marché. Si l'on considère le total de tous les voyages effectués sur tous les trajets, le tarif moyen par mille-passager a augmenté de plus de 17 p.100 depuis la déréglementation. C'est loin d'être un marché.

J'aimerais maintenant parler du déséquilibre au niveau du service. Le potentiel de profit varie énormément entre les divers trajets. Une des principales raisons qui avaient motivé la réglementation, au départ, était l'établissement d'une certaine forme de compensation: il s'agissait de limiter les chevauche-

[Texte]

obligation to serve the weaker routes. With deregulation there has been a predictable scramble to the more attractive routes, to the point where their strength has been eroded. In the meantime service has declined on much of the rest of the system.

Here are some examples of the scramble for the better routes. New York-Los Angeles used to have three competitors and now has seven; New York-San Francisco, the same picture; Los Angeles-Honolulu, up from five competitors to seven; New York-Miami, up from three to four; New York-Houston, from three to six; Dallas-New York had two competitors and now has four.

The added duplication of service on routes like these has been accompanied by cutbacks elsewhere. The following data from the CAB indicates the extent to which hubs of different size-categories have had a net loss of schedule frequency since deregulation—that is, between June 1978 and June 1981. Among the large hubs, the airports having the greatest volume in the past, only 17 per cent had a decline in departures under deregulation. If we move down the scale a bit to the medium hubs, there 35 per cent, over a third, have had a decrease from the level they had before. For small hubs, about 50 per cent show a decrease, and the same reduction applies to the non-hubs. In other words, decreases in service have been more prevalent at the smaller airports than at the larger ones.

In terms of volume of available seats, the disparity would be even greater, since among the smaller airports replacement of trunk and local airlines with commuter airlines has meant a reduction in average aircraft size.

The next point I will touch on is the deregulation impact on airline viability. Mr. Pulsifer has already made reference to the distressed financial position of this industry. Reasonable airline earnings are clearly essential for a long-term air service adequacy. Fleet modernization for trunk and local airlines involves price tags which now range upwards from \$20 million or so per plane. A sound financial base is prerequisite for raising the enormous capital funds needed for fleet improvement and growth.

For carriers representing the bulk of industry operations, deregulation has been accompanied by a disastrous slide in financial results. Major carriers like Pan American, Braniff

[Traduction]

ments sur les trajets les plus rentables et, en échange, les transporteurs acceptaient de desservir les trajets moins intéressants. Nous avons vu, depuis la déréglementation, des luttes, fort prévisibles d'ailleurs, pour obtenir les trajets les plus intéressants, ce qui a entraîné une baisse de leur rentabilité. Dans l'intervalle, la qualité du service a baissé dans une bonne partie du reste du système.

Voici quelques exemples de la lutte pour obtenir les trajets les plus intéressants. Anciennement, trois concurrents se partageaient le trajet New York-Los Angeles. Il y en a maintenant sept. La situation est exactement la même pour le trajet New York-San Francisco. Dans le cas de Los Angeles-Honolulu, là où il n'y avait que cinq concurrents, il y en a maintenant sept. Pour ce qui concerne New York-Miami, il y a eu une augmentation de trois à quatre. Dans le cas de New York-Houston, le nombre de concurrents est passé de trois à six. Et finalement, dans le cas de Dallas-New York, il n'y avait que deux concurrents avant la déréglementation, et il y en a maintenant quatre.

L'augmentation du chevauchement des services sur ces trajets a été accompagnée de diminutions sur d'autres trajets. Les données suivantes de la CAB montrent la mesure dans laquelle les aéroports de diverses importances ont enregistré une perte nette du nombre de vols à horaire fixe depuis la déréglementation, c'est-à-dire, entre juin 1978 et juin 1981. Dans le cas des plus grands aéroports, c'est-à-dire des aéroports qui enregistraient le plus grand volume par le passé, seulement 17 p. 100 ont enregistré une baisse au niveau des départs depuis la déréglementation. Mais si l'on regarde les plus petits aéroports, cette perte s'élève à quelque 35 p. 100, à savoir plus du tiers du volume qu'ils connaissaient avant. Pour les petits aéroports, 50 p. 100 ont enregistré une diminution, et cette baisse s'applique également aux petits aéroports locaux. En d'autres termes, les diminutions de services sont beaucoup plus fréquentes dans les plus petits aéroports que dans les grands.

En termes de volume de sièges disponibles, la disparité est encore plus importante, car dans le cas des plus petits aéroports, le remplacement des grandes lignes et des lignes locales par des lignes de troisième niveau a entraîné une réduction de la grosseur moyenne des avions.

Le prochain point que j'ai l'intention d'aborder concerne l'incidence de la déréglementation sur la rentabilité des lignes aériennes. M. Pulsifer a déjà parlé de la fort mauvaise situation financière de ces secteurs d'activités. Il est clair que des bénéfices raisonnables sont essentiels si l'on veut offrir un service aérien satisfaisant à long terme. Or, la modernisation de la flotte d'avions desservant les lignes principales, ainsi que les circuits des transporteurs locaux, entraînent des coûts de 20 millions de dollars au minimum par appareil. Une base financière solide est donc un prérequis lorsqu'il s'agit d'obtenir les capitaux très élevés nécessaires à l'amélioration et à l'achat des appareils.

Dans le cas des transporteurs effectuant le gros des activités de l'industrie, la déréglementation a eu des répercussions désastreuses sur le plan financier. De grands transporteurs

[Text]

and Western have been on the verge of bankruptcy, and the problem is not limited to them. Newer carriers have not been immune either, as evidenced in the actual bankruptcy of Laker and the troubles experienced by New York Air and People Express.

An hon. Member: Are you calling Laker a new airline?

Mr. Brenner: Yes, compared with Pan American, Braniff and Western.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Order. Continue the testimony, please.

Mr. Brenner: The full scope of the post-deregulation financial slide becomes visible only when viewed against the perspective of the industry's past record. Between the start of airline regulation in 1938 and its end in 1978, there was a 40-year span that covered a wide variety of conditions, the initial growing pains, wars, recessions, major equipment change-overs, et cetera. During that entire period there were only five scattered years when the industry's operating profit margin dropped below 1 per cent of gross revenues. This happened only in 1946, 1947, 1961, 1970 and 1975. Not since the DC-3 days of 1946 or 1947 have there been two years in a row with so poor a result.

In contrast, since deregulation each of the three years has been below a 1 per cent margin back-to-back, which is shown in the table I have attached to my statement, and two of these three years have actually produced outright operating losses.

This is the first time in 33 years the industry as a whole has had an operating loss, and the first time ever that it has had an operating loss for two years in a row. Moreover, according to a recent statement by an air transport association executive, 1982 may well end up with similar results as 1981, in which case there will have been three successive years of operating loss.

The supporters of deregulation persist in claiming that it is only a happenstance of unfortunate timing that this dismal record has coincided with the onset of this most drastic change in the industry's operating environment. That claim is simply not credible.

Decades of experience indicate the difficulty this particular industry has in avoiding costly overcapacity when the number of carriers increases on a given route. Each time that the industry previously had one of its brief financial slides, the CAB concluded that a contributing factor was the amount of competitive duplication that existed then, even though this obviously was far less than exists now.

Particularly worth noting is the experience in the early and mid-1970s, a period less than 10 years ago. In 1973 the Arab

[Translation]

comme la Pan American, la Braniff et la Western ont été sur le point de faire faillite, et le problème ne se limite pas à ces derniers, car les nouveaux transporteurs n'ont pas été épargnés non plus, comme l'indique la faillite actuelle de Laker et les difficultés que connaissent New York Air et People Express.

Une voix: Considérez-vous la Laker comme une nouvelle société?

Mr. Brenner: Oui, en comparaison de la Pan American, de la Braniff et de la Western.

Le président suppléant (M. Deniger): A l'ordre. Poursuivez votre témoignage, s'il vous plaît.

M. Brenner: La portée totale du glissement financier ayant suivi la déréglementation ne devient évidente que lorsqu'on la compare aux antécédents de l'industrie. En effet, entre les débuts de la réglementation aérienne, soit en 1938, et sa fin en 1978, au cours d'une période de 40 ans, on a connu des conditions très diverses, les premières difficultés de croissance, des guerres, des récessions, des substitutions importantes de matériel, etc. Or, pendant toute cette période, il n'y a eu que cinq années, d'ailleurs dispersées, où la marge des bénéfices d'exploitation a été inférieure à 1 p. 100 des recettes brutes. Cela ne s'est produit qu'en 1946, 1947, 1961, 1970 et 1975. C'est la première fois depuis 1946 ou 1947, l'époque des DC-3, qu'on connaît deux années successives dont les résultats soient si faibles.

Par contre, depuis la déréglementation, les bénéfices réalisés pendant chacune de ces trois années successives ont été inférieurs à 1 p. 100, ce qu'indique d'ailleurs le tableau que j'ai joint à mon exposé, et deux de ces années ont même donné lieu à des pertes nettes d'exploitation.

Or, c'est la première fois en 33 ans que l'ensemble de l'industrie connaît des pertes d'exploitation et la première fois qu'elle est aux prises avec cette situation deux ans de suite. En outre, d'après une récente déclaration d'un cadre supérieur de l'association des transporteurs aériens, il se peut que les résultats qu'on obtiendra en 1982 soient semblables à ceux de 1981, auquel cas nous aurons connu trois années successives de pertes d'exploitation.

Ceux qui appuient la déréglementation maintiennent que la coïncidence de ces difficultés avec le début de ces nouvelles et radicalement différentes circonstances au sein desquelles fonctionne l'industrie n'est que fortuite. Or, on ne peut tout simplement pas ajouter foi à cette affirmation.

En effet, l'expérience de décennies démontre quelle difficulté l'industrie a eue à éviter une offre excédente, ce qui coûte très cher, lorsqu'on augmente le nombre de transporteurs sur une route donnée. Auparavant, chaque fois que l'industrie connaissait l'un de ces brefs reculs financiers, la *Civil Aeronautics Board* en a conclu que l'un des facteurs ayant contribué à cette situation était l'augmentation de la concurrence sur les réseaux, même si, à l'époque, elle était beaucoup moins aiguë que maintenant.

A cet égard, certaines des circonstances dont il est particulièrement utile de tenir compte se sont produites au début des

[Texte]

oil embargo triggered a quantum jump in fuel prices, comparable to that which occurred more recently in 1979, and that was followed at that time by a recession in 1974 and 1975. Thus, we then had the same two ingredients blamed for the present mess, a jump in fuel prices and a recession.

But one key thing was different: the environment was still one of regulation, not deregulation. Indeed, the government at that time used its various powers to reduce the competitive pressure towards excess capacity. A moratorium on new routes was in effect; the CAB took the unprecedented step of approving capacity restraint agreements between carriers; route swaps were approved for the purpose of curtailing direct duplication between carriers.

• 1025

In the international field, the government went beyond the mere approval of capacity agreements; it actually took the initiative of negotiating such agreements affirmatively with various foreign governments.

Significantly, when the twofold problem of fuel prices and recession hit in that environment, this did not produce the sustained financial tailspin that we see now in the 1980s when the new element of deregulation has been added to the equation, in a 180-degree reversal of the types of policies found necessary in the mid-1970s.

Some of the economic penalties of deregulation are being imbedded in the system in a long-range fashion, and will affect the industry for decades. This is particularly true with respect to fleet planning, a necessarily long lead-time matter. Not only has the airline financial trauma caused the timing of fleet modernization to slip, but the basic fragmentation of routes under deregulation has forced the carriers to plan on future aircraft of less than optimum size in relation to fuel and cost efficiency.

Larger planes have considerably greater productivity and efficiency per seat-mile unit, but when deregulation changes a route, such as New York-Los Angeles, from a three-carrier market to a seven-carrier market, each carrier must now plan on a smaller slice of the pie and this prevents ordering the size of plane that would optimize efficiency. They must instead opt for a smaller plane with less efficient unit costs.

Though it is now some 15 years since the first orders were placed for planes such as the 747, DC-10, L-1011, and though industry traffic as a whole has more than doubled since that

[Traduction]

années 70, il y a moins de 10 ans. En 1973, l'embargo sur le pétrole imposé par les pays arabes déclencha une flambée spectaculaire des prix, comparable à celle survenue plus récemment, en 1979; suivit ensuite une récession en 1974 et 1975. Il y avait donc alors les deux mêmes circonstances que celles dont on se sert actuellement pour expliquer les problèmes actuels, la montée des prix et une récession.

Toutefois, l'un des éléments clés, soit le cadre dans lequel opérait l'industrie, était différent, car, à l'époque, il y avait une réglementation et non une déréglementation. De fait, le gouvernement de l'époque usa de son autorité pour réduire les pressions de la concurrence orientant les transporteurs vers une offre excédentaire. Il a donc imposé un moratoire, afin qu'il n'y ait plus de nouvelles routes. En outre, la CAB a pris une mesure sans précédent, celle d'approuver des ententes relatives à un plafond de l'offre intervenant entre les transporteurs, et en approuvant aussi des échanges de liaisons, afin de limiter le dédoublement entre les transporteurs.

Dans le domaine international, le gouvernement ne se contentait pas d'approuver ces ententes relatives à l'offre, il allait jusqu'à prendre l'initiative de négocier des ententes analogues entre divers gouvernements étrangers.

Par conséquent, lorsque l'augmentation des prix du carburant et la récession frappèrent, cela n'entraîna pas les difficultés financières prolongées que nous connaissons maintenant, pendant les années 80, depuis que le nouvel élément de la déréglementation s'est ajouté à l'équation, à la suite d'une réorientation radicalement contraire des politiques estimées nécessaires au cours des années 70.

À l'heure actuelle, certains des désavantages économiques de la déréglementation sont en voie d'être intégrés au système, à long terme; ils affecteront donc l'industrie pendant des décennies. C'est particulièrement le cas en ce qui a trait à la planification des flottes d'appareils, question qui s'échelonne nécessairement sur une longue période. Or, non seulement les graves difficultés financières des sociétés aériennes ont retardé la modernisation de leur flotte, mais la déréglementation ayant entraîné une espèce de fragmentation des routes, cela a forcé les transporteurs à songer à acquérir des appareils de taille inférieure par rapport à leurs besoins en matière d'économie de carburant et d'efficacité des coûts.

En effet, les grands appareils offrent un bien meilleur rapport productivité et efficacité par mille-siège, mais lorsque la déréglementation modifie un trajet, comme celui de New York à Los Angeles, qui est passé d'un marché de trois transporteurs à un marché de sept, chaque transporteur doit maintenant tenir compte du fait qu'il a droit à une plus petite part du gâteau, ce qui l'empêche de commander des avions qui seraient plus efficaces, car plus grands. Les sociétés doivent maintenant choisir de plus petits avions dont les coûts à l'unité sont supérieurs, ce qui les rend donc moins efficaces.

Bien que 15 ans se soient écoulés depuis les premières commandes d'appareils 747, DC-10, L-1011, et même si le trafic aérien global a plus que doublé depuis lors, à l'heure

[Text]

time, we now find carriers ordering only planes significantly smaller than those for their future domestic needs.

The growth of traffic and its ability to support larger, more efficient aircraft has in effect been countermanded by the subdivision of markets, with more carriers splitting up each main route. This, incidentally, will also mean less efficient use of scarce airport and airway capacity, and this effect of deregulation will last in the system well into the next century because of equipment lead time.

The time available for my opening remarks does not permit me to develop at length the various structural factors that cause this specific industry to behave differently from most other industries and why these factors do not function well in the free market. I hope the discussion to follow will permit some elaboration on those points.

I would like to close by quoting one of the conclusions of the just-issued airline commentary by the financial firm of Salomon Brothers, and I quote:

Already, demands for "reregulation" are being voiced, and will probably become louder.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Brenner. I think you and Mr. Pulsifer do not agree on much.

Mr. Mathaisel, do you wish to come forward for your projection, or would you rather do it from there?

Mr. Dennis F.X. Mathaisel (Postdoctoral Research Associate and Lecturer, Flight Transportation Laboratory, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts): No, I will come forward.

Mr. Chairman and members of the committee, it is a great pleasure and an honour for me to be here today to talk to you about airline deregulation in the United States.

• 1030

I have been in the industry since 1964. I worked for McDonnell Douglas Corporation in Long Beach for seven-and-a-half years, and since that time I have been at MIT. I received a doctorate in aeronautics and astronautics with a specialization in flight transportation. My approach today in explaining my feelings about airline deregulation is going to be an academic one. I would like to make use of the slides to demonstrate some key points.

I would like to approach my feelings of how airline deregulation has been going in the United States in terms of the strategies and tactics that the airlines in the United States

[Translation]

actuelle, certains transporteurs ne commandent que des appareils beaucoup plus petits que ces derniers pour satisfaire leurs besoins à venir en matière de transport national.

L'augmentation du trafic aérien, et la possibilité qu'il puisse s'accommoder d'appareils plus grands et plus efficaces, a été neutralisée par la subdivision des marchés, car il y a davantage de transporteurs qui se partagent chaque ligne principale. Entre parenthèses, cela entraînera également une utilisation moins efficace du petit nombre d'aéroports et de pistes d'atterrissage, et cette conséquence durera longtemps après le début du prochain siècle, à cause des longues périodes nécessaires pour modifier les choses en matière d'équipement.

Le peu de temps dont je dispose ne me permet pas de développer longuement les divers facteurs structurels qui font que cette industrie se comporte différemment de la plupart des autres, ni de préciser pourquoi ces facteurs ne fonctionnent pas bien dans un marché libre. J'espère que la discussion qui suivra permettra qu'on développe davantage ces questions.

J'aimerais terminer en citant l'une des conclusions d'un document relatif aux compagnies aériennes que vient de publier l'entreprise des Salomon Brothers, où l'on trouve le passage suivant, et je cite:

On entend déjà des voix réclamer une déréglementation, et elles deviendront probablement plus fortes.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Brenner. Je crois que vous et M. Pulsifer n'êtes pas d'accord sur grand-chose.

Monsieur Mathaisel, voulez-vous venir à l'avant pour vous occuper de la projection, ou préférez-vous le faire où vous êtes?

M. Dennis F.X. Mathaisel (adjoint de recherche post-doctorale et chargé de cours, Flight Transportation Laboratory, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts): Non, je vais aller à l'avant.

Monsieur le président et membres du Comité, c'est un grand plaisir et un honneur pour moi d'être parmi vous aujourd'hui pour vous parler de la déréglementation du fonctionnement des compagnies aériennes aux États-Unis.

Je travaille dans cette industrie depuis 1964. J'ai été à l'emploi de la société McDonnell Douglas, à Long Beach, pendant sept ans et demi, et depuis lors, je suis au MIT. J'ai reçu un doctorat en aéronautique et astronautique, avec spécialisation en transport aérien. Par conséquent, mon point de vue et mes sentiments sur la déréglementation des sociétés aériennes seront ceux de l'universitaire. J'aimerais me servir des transparents pour illustrer certains des aspects fondamentaux de mon exposé.

Avant de vous communiquer mon sentiment sur la façon dont la déréglementation s'est passée aux États-Unis, j'aimerais aborder la question des stratégies et des tactiques que les

[Texte]

have used in taking advantage of airline deregulation. These strategies and tactics take two views, first of market characteristics in terms of pricing, and second in terms of the route structure. I will address the latter issue first.

There are four key tactics or strategies the airlines have been using in view of deregulation since 1978, and I have listed these four tactics here. The first tactic is for the majors and the nationals to drop some of the small cities to the commuter feeders. As evidence of that, this slide shows some of the structural changes in terms of the number of departures per day that have occurred in certain mileage classes. On the horizontal scale, I have a mileage class of 0 to 500 miles, all the way up to 2,500 miles or over; on the vertical scale, the number of departures per day, where the top of the scale is an increase in departures per day and the bottom of the scale is a decrease.

Clearly the majors and the national carriers have been dropping the number of flights in the low mileage class, in the 0 to 500-mile class. There has been a decrease in the departures per day from 1979 through 1981 since this decline. This has not occurred in the upper ranges. This is evidence of the majors and the nationals decreasing the number of flights to the smaller hubs, which hopefully have been picked up adequately by the commuters and the smaller regional carriers.

One of the second strategies of the airlines has been to convert the hub-feeds to self-feeds. Now what I mean by that is to take a hub like Chicago or Atlanta, and have the passengers feed the airline itself. In other words, Delta feeds Delta and United feeds United, where historically we have seen airlines using the smaller commuters to feed the larger carriers, or the regionals feeding the larger carriers. Now the airlines are feeding themselves.

The third strategy has been to use turn-around service in the briefcase markets. By briefcase markets, I am talking about the markets full of businessmen, the shuttle types of markets. We have seen this in Dallas to Houston, in the northeast corridor. This type of strategy is more common now.

The fourth route strategy is to strengthen the hub-connecting complex. By this I mean to strengthen the one hub for the airline where most of the traffic is feeding into that airline. As evidence, this slide shows the changes in departures in terms of total departures through the years at the top hub of the carrier. In other words, the large hub in Atlanta would be for Delta Airlines; for United it would be Chicago.

[Traduction]

compagnies aériennes américaines ont utilisées pour profiter de cette situation. Ces stratégies et tactiques portent sur deux aspects: premièrement, la fixation des prix en fonction des caractéristiques du marché, et deuxièmement, la structure des routes. Je vais commencer par ce dernier sujet.

Depuis la déréglementation de 1978, les compagnies aériennes ont recouru à quatre tactiques ou stratégies principales, que je vous précise à l'instant. La première, de la part des principaux transporteurs et des transporteurs nationaux, est de cesser de desservir certaines petites villes, pour les abandonner aux services de navette. A titre d'illustration, le transparent montre certaines des modifications structurales, comme le nombre de départs par jour observé dans certaines catégories de trajets. Sur la ligne horizontale, j'ai indiqué la catégorie de 0 à 500 milles, puis celle de 500 jusqu'à 2,500 et plus. À la verticale, on voit le nombre de départs par jour, et au sommet de cette colonne figure une augmentation des départs par jour, alors qu'au bas de la colonne, on peut voir une diminution.

Il est clair que les principaux transporteurs et les transporteurs nationaux ont diminué le nombre de leurs vols dans la catégorie des faibles distances, c'est-à-dire de 0 à 500 milles. On y observe une baisse des départs par jour, de 1979 jusqu'à 1981. Cela ne s'est toutefois pas produit dans les catégories supérieures. Ces données indiquent que les grands transporteurs et transporteurs nationaux ont diminué le nombre de leurs vols vers les petits centres, et il est à espérer que les services de navette et les petits transporteurs régionaux ont pris le relais de façon satisfaisante.

Une deuxième stratégie des compagnies aériennes a été de passer au système de liaisons avec d'autres compagnies à des liaisons avec leur propre compagnie. Par exemple, prenons un aéroport comme Chicago ou Atlanta, et faisons en sorte que les passagers se servent toujours de la même ligne aérienne lorsqu'il y a escale. En d'autres termes, Delta fournira des vols à Delta, et United fera la même chose, alors qu'auparavant, les sociétés aériennes recouraient aux services de navette pour alimenter les grands transporteurs, ou à ceux des transporteurs régionaux. Or, maintenant, les transporteurs s'alimentent eux-mêmes.

La troisième stratégie a été d'offrir un service aller-retour quotidien au marché des hommes d'affaires. J'entends par là les hommes d'affaires qui font la navette. Nous avons remarqué cela de Dallas à Houston et dans le corridor du nord-est. Cette stratégie est plus répandue maintenant.

Quatrièmement, on a renforcé le système de liaison entre les aéroports centraux ou de correspondance. J'entends par là qu'on a renforcé les services de l'aéroport central fréquentés par une compagnie aérienne lorsqu'elle desservait la plus grande partie du trafic. Le transparent que vous voyez indique les modifications des départs par rapport aux départs totaux, sur une période de quelques années, au principal aéroport de correspondance d'un transporteur donné. En d'autres termes, l'aéroport central d'Atlanta est celui de Delta Airlines, tandis que celui de Chicago est le plus important pour la United.

[Text]

The domestic trunks and total departures have increased. For local service, the total departures has increased out of the top hub. This shows that the majors and the nationals are concentrating their traffic at the major hubs.

• 1035

Now, in view of the time constraints, let us turn to the issue of pricing which I want to spend most of my time addressing today. What are the tactics being used in markets in airlines in terms of pricing? There are seven categories of tactics.

First of all, one tactic is instant matching. A carrier comes out with a new fare, another carrier instantly matches that fare. We call this training the competition.

A second tactic is where you match the competition and then you have a one-upmanship for matching plus.

The third tactic—creating brand loyalty through such things as games, passes and coupons. There is a lot of evidence of this in many markets in the United States.

The fourth tactic—limited availability, where you price the market very low but you provide a limited availability of seats. The question is, is this a bait-and-switch tactic or is it predatory pricing?

The fifth tactic we have seen is the hidden bribe tactic: the tactic where you provide free bottles of liquor or champagne; the accumulative-miles service where after 10,000 miles you are eligible for a free ticket, and after 100,000 miles a free round-trip, that kind of thing; counter cash refunds; coupons and gifts.

Then we see tactics like volume discounts and transferable tickets. All these tactics are being used in this now very deregulated pricing market situation.

As an example of these tactics, I would like to concentrate on one market and spend some time looking at what is happening in this one market. And the one market that I am going to concentrate on is the New York, or the northeast, to Miami market. Now, in terms of costs per passenger, the airlines should be operating so that they are charging a fare of about \$85 one way if they are averaging 100 per cent load factor on the flights, or \$126 one way if they are averaging a 50 per cent load factor on their flights. Now these costs, translated into prices, are based upon long-term average costs—a long-term total cost. In the short term, the pricing would be \$57 one way at 100 per cent load factor, or \$90 one way at a 50 per cent load factor. Keep these costs in mind as we progress through the New York to Miami market.

[Translation]

On a observé une augmentation des lignes nationales et du total des départs. Dans le cas des services locaux, le nombre total de départs a augmenté aux principaux aéroports de correspondance. Cela indique donc que les grands transporteurs et les transporteurs nationaux concentrent leurs services dans ces grands aéroports.

Compte tenu du temps limité que nous avons à notre disposition, passons maintenant à la question de la fixation des prix, à laquelle je veux consacrer la plus grande partie de mon temps. A cet égard, de quelles stratégies les compagnies aériennes se servent-elles sur ces marchés? De plusieurs.

Premièrement, il y a celle de l'imitation immédiate. Ainsi, un transporteur offre un nouveau tarif et un autre transporteur y offrira immédiatement la même chose. On appelle cela imposer un rythme à son concurrent.

Deuxièmement, on emboîte le pas avec le concurrent, puis on cherche à l'emporter sur lui.

En troisième lieu, on cherche à créer une certaine fidélité à une compagnie par le truchement de jeux, de laissez-passer ou de coupons. On trouve beaucoup d'exemples de cela sur bon nombre de marchés américains.

Quatrièmement, on limite le nombre de places disponibles, c'est-à-dire qu'on offre un tarif très bas, mais qu'on fournit très peu de sièges. Ce qu'il faut, c'est demander ici si cette tactique constitue une concurrence déloyale.

En cinquième lieu, il y a ce qu'on peut considérer comme une forme subtile de soudoiment, où l'on offre des bouteilles gratuites de liqueur ou de champagne, ou encore un service de milles cumulés, où, une fois qu'on a voyagé sur une distance de 10,000 milles, on a droit à un billet gratuit, et sur une distance de 100,000 milles, on a les retours gratuits, et caetera. Il y a encore des remboursements au comptoir, des coupons et des cadeaux.

Il y a aussi des tactiques comme des escomptes au volume et des billets transférables. On utilise toutes celles que j'ai mentionnées, maintenant que le marché des prix est tout à fait déréglementé.

A titre d'exemple, j'aimerais m'attacher à un marché et l'examiner quelque peu, afin de voir ce qui se passe. Il s'agit de celui constitué par la liaison New York, au nord-est, et Miami. A cet égard, pour ce qui est des coûts par passager, les compagnies aériennes doivent fonctionner de telle sorte qu'elles imposent un tarif d'environ \$85 l'aller, où, en moyenne, il y a 100 p. 100 de passagers, ou de \$126 l'aller, si cette moyenne est de 50 p. 100. Or, il s'agit ici de coûts moyens à long terme. A court terme cependant, cela donnerait des prix de \$57 l'aller lorsque la capacité est à 100 p. 100, ou de \$90 lorsque l'appareil est rempli à 50 p. 100. Gardez cela en tête au fur et à mesure que nous étudions ce marché.

[Texte]

I think it is very interesting to take a look at the history of that market to give you a flavour of the competition that has been occurring in the New York to Miami market over the last few months. This is the bidding process as of the summer of 1981:

On July 1, Eastern Airlines raised its super-coach fare from \$119 to \$129 one way. On July 16, TWA offered \$109 night-coach fare. On July 20, Pan Am announced a cessation of service—they pulled out of service from La Guardia in Newark. And because they pulled out of La Guardia in Newark, Air Florida decided to come into that market. So Air Florida increased service, setting a \$99 fare for all seats on the Newark to Miami market, and that was set until November 15. On July 22, TWA matched the Newark \$99 fare. On July 29, Eastern reduced all Florida services from Newark to \$99, a jump from \$149 unrestricted; and if you came accompanied by a child, the child would pay \$50. On August 3, Eastern reduced the super-saver from \$149 to \$109, and then \$119 on weekdays. They reduced the advance purchase requirement from 14 days to 7 days.

• 1040

On September 3, Eastern introduced a special fall fare: \$99 from Newark, with one child free. So we went from one child for \$50 to one child free.

I will run through this rather quickly. In the autumn of 1981, Pan Am reduced the first class fare from \$272 to \$139; TWA matched that. On September 11 Eastern matched TWA and Pan Am and all of the New York to Florida markets. On September 14, TWA and Delta matched Eastern; so you see this matching process occurring. On September 17, TWA dropped the mid-week to \$69. On October 29, Pan Am decided to get back into the market; Pan Am returned to LaGuardia and offered a fare of \$149, except that if you buy it before December 9 it is \$124.

On October 30, Air Florida matched Pan Am, except effective November 18. On November 3, TWA matched Air Florida. On November 13, People Express asked the CAB for the Newark to Palm Beach service starting November 24, and they came in with a fare of \$69 off-peak, \$89 peak. Keep in mind the costs per passenger that I told you about earlier.

It is a very busy market. In the winter of 1981, November 18, TWA reduced the Newark to Palm Beach fare to \$109. Air Florida announced \$60 off the regular fares. December 22, TWA announced \$30 off. December 24, Delta reduced fares from 24 northern cities at a 51 per cent discount. December 29, Pan Am reduced the fares to \$114 mid-week, \$135 weekend.

[Traduction]

Il est très intéressant d'étudier l'évolution de ce dernier, afin d'avoir une idée de la concurrence qui a joué sur la liaison New York—Miami au cours des derniers mois. Voici donc ce qui s'est passé sur le plan des offres à partir de l'été 1981.

Le 1^{er} juillet, la compagnie *Eastern Airlines* a augmenté son tarif de classe économique super, le faisant passer de \$119 à \$129 pour l'aller. Le 16 juillet, la TWA offrait un tarif de \$109 dans la classe économique, et de nuit. Le 20 juillet, la *Pan Am* a annoncé l'abandon de cette ligne, elle a mis fin au service qu'elle offrait à *La Guardia*, à Newark. A cause de cet abandon, *Air Florida* a décidé de se lancer sur le marché. Elle a donc augmenté son service et fixé un tarif de \$99 pour tous les sièges de Newark à Miami, et cela a duré jusqu'au 15 novembre. Le 22 juillet, la TWA a imité *Air Florida* et a offert un billet de \$99. Le 29 juillet, la *Eastern* a réduit le prix de ce billet Newark—Floride à \$99, alors qu'il était auparavant de \$149; de plus, si un adulte était accompagné par un enfant, ce dernier devait payer \$50. Le 3 août, le tarif super économique de Eastern est passé de \$149 à \$109, pour remonter à \$119 en semaine. Les billets devaient en outre être désormais achetés au plus tard non pas 14, mais sept jours avant la date de départ.

Le 3 septembre, Eastern a introduit un tarif spécial d'automne, \$99 au départ de Newark, un enfant pouvant accompagner gratuitement; alors qu'auparavant, les enfants devaient payer \$50.

Je vais essayer de faire vite. A l'automne 1981, le tarif de première classe de la Pan Am est passé de \$272 à \$139, et la TWA a aussitôt baissé son tarif en conséquence. Le 11 septembre, Eastern offrait les mêmes services que la TWA et Pan Am sur tous les parcours entre New York et la Floride. Le 14 septembre, la TWA et Delta offraient les mêmes tarifs que Eastern. Le 17 septembre, les tarifs de la TWA pour des vols effectués au milieu de la semaine tombaient à \$69. Le 29 octobre, Pan Am offrait à nouveau des vols et départs de l'aéroport La Guardia au prix de \$149, et à \$124 pour des billets achetés avant le 9 décembre.

Le 30 octobre, Air Florida ajustait ses tarifs sur ceux de la Pan Am, à partir du 18 novembre, et le 3 novembre, le tarif de la TWA rejoignait celui d'Air Florida. Le 13 novembre, la compagnie *People Express* a demandé l'autorisation d'assurer la liaison Newark-Palm Beach à partir du 24 novembre, le tarif étant fixé à \$69 au milieu de la semaine, et à \$89 les fins de semaine. Tout ceci alors que les coûts par passager atteignaient les montants que j'ai évoqués tout à l'heure.

Ce sont tous des milieux très fréquentés. Le 18 novembre 1981, la TWA a ramené son tarif de Newark à Palm Beach à \$109, tandis que Air Florida annonçait une ristourne de \$60 sur les tarifs réguliers. Le 22 décembre, la TWA accordait un rabais de \$30, et le 24 décembre, Delta offrait une ristourne de 51 p. 100 sur ses vols au départ de 24 villes du nord des États-Unis. Le 29 décembre, enfin, les tarifs de la Pan Am

[Text]

Then they begin to offer other incentives. They offer a week at a hotel with a rental car for \$136; a one-week cruise at \$749. TWA offers a free car for four days. Air Florida, on January 7, offers S&H green stamps to its customers. On January 8, USAir removes supercoach restrictions from 60 northern cities starting January 9, matching Delta. United matches that.

Now let us look at the current situation. We had a two-week lull in the Florida to New York market, but after two weeks Air Florida initiated another round of cuts: \$79 weekdays. The competition matches. That afternoon, Pan Am goes one step further. In the New York to Washington to Florida market, \$77 one day—any day; \$125 for first class; \$99 for trip-clipper class; and no restrictions apply. That is the current situation: \$77.

Are they pricing to meet the average long-term costs? Clearly, in that market the consumer, the passenger, has benefited, but over the long term the question that remains is: who is benefiting from deregulation and who is not? I think there is a split.

• 1045

This chart shows that the yield, in terms of cents per revenue passenger-mile, has actually increased from 1978 to 1981 by 21 per cent; the overall yield in the United States. So in some markets the consumer has benefited. In the New York-to-Miami market, the consumer has benefited. In the trans-con market, the consumer has benefited. Chicago-Los Angeles—and there are many other cases where the consumer has benefited from the experience.

But when you look at the record of 21 per cent increase in yield, you see that in some cases the consumer has not benefited; and the question is, who is this consumer? It is probably the businessman.

Now I would like to address the issue, for a moment, of the financial status of some of the carriers and who has benefited from deregulation. There have been a number of analogies in the United States of the supermarket carriers and the little boutique carriers, the whales and the sharks. I have chosen to use the whales and the sharks analogy; and the whales are the larger carriers, such as United, Northwest, Continental, and Braniff. With the changes in their market share since 1978, United Airlines' share of the market has decreased by 3.2 per cent. American has decreased by 0.05 per cent. Eastern has increased, Delta has increased; but all the other carriers have decreased their market share. The increase in market share for Northwest was due to a strike by Northwest incurred in 1978.

So the situation for the whales, the larger carriers, has actually been a dismal one in market share. With the excep-

[Translation]

étaient fixés à \$114 au milieu de la semaine, et à \$135 pendant les week-ends.

Ensuite, ils ont commencé à offrir toutes sortes de primes. Entre autres, une semaine à l'hôtel, avec voiture de location, pour \$136, et une croisière d'une semaine pour \$749. La TWA offre une voiture de location gratuite pendant quatre jours. Le 7 janvier, Air Florida offre des timbres verts S&H à ses clients. Le 8 janvier, suivant l'exemple de Delta, USAir supprime les places de première classe au départ de 60 villes du nord des États-Unis, et ce, à partir du 9 janvier. United en fait autant.

Voyons où en sont les choses à l'heure actuelle. Pendant une quinzaine de jours, la situation s'est calmée quelque peu pour les vols entre la Floride et New York, après quoi Air Florida a offert une nouvelle réduction, à savoir \$79 pendant la semaine. La concurrence en fait, bien entendu, autant. Le jour même, Pan Am va encore plus loin en offrant des vols de Washington à destination de la Floride à \$77, n'importe quel jour de la semaine, à \$125 en première classe, à \$99 pour voyages d'affaires, sans restriction aucune. Actuellement, le tarif de \$77 est toujours en vigueur.

Ces tarifs correspondent-ils aux coûts moyens à long terme? Il est évident que ce sont les voyageurs qui ont profité de la situation; il reste à savoir qui profitera de la déréglementation à plus long terme. Les choses ne sont pas tout à fait claires.

D'après ce graphique, les recettes globales pour l'ensemble des États-Unis, calculées par mille-passager, auraient augmenté de 21 p. 100 entre 1978 et 1981. Sur certains parcours, notamment sur la liaison New York—Miami, les voyageurs en ont certainement profité. Il en va de même des liaisons transcontinentales, entre autres les vols Chicago—Los Angeles.

Par contre, dans certains autres cas, les clients n'en ont pas profité, et notamment les hommes d'affaires.

Je voudrais maintenant, si vous le permettez, parler brièvement de la situation financière des compagnies aériennes qui ont profité de la déréglementation. J'utiliserai pour mon propos une analogie, les grosses compagnies d'aviation, comme la *United*, *Northwest*, *Continental* et *Braniff*, étant représentées par la baleine, tandis que les plus petites compagnies sont représentées par le requin. Depuis 1978, la part du marché de la *United Airlines* a diminué de 3.2 p. 100 et celle de *American*, de 0.05 p. 100. Par contre, les parts de *Eastern* et de *Delta* ont augmenté, mais toutes les autres compagnies ont vu les leurs diminuer. L'augmentation de la part du marché de la *Northwest* est attribuable à une grève du personnel de cette compagnie en 1978.

Peut-on en conclure que pour les grosses compagnies, les baleines, la situation du point de vue de leur part du marché

[Texte]

tion of Delta and Eastern, who have increased, all carriers have shown a decrease in market share.

Who has benefited from the deregulation experience? The sharks. The sharks are the carriers like Republic, Frontier, Piedmont, Air Florida, Texas International, and Ozark. Every one of them has shown an increase in market share since 1978.

It has long been known that the carriers that operate on the short haul have the higher yield, and this chart demonstrates that. On the horizontal axis, I have the average passenger haul, and on the vertical axis I have the passenger yield, in cents per passenger mile. The short-haul carriers have higher operating costs—that is a known fact—and therefore their yield is higher; and you show Republic up at the top. The longer-haul carriers, the carriers such as American, TWA, United, have the lower yield. Keep that in mind as we examine how well these carriers have been doing financially.

In the cost characteristics we find a similar situation. When the average stage length is relatively low, we find the carriers like Republic and USAir and Ozark and Frontier with a much higher operating cost in cents per available ton-mile, and the longer-haul carriers such as Eastern, American, United have a much lower cents per available ton-mile. So you expect that with the higher costs they would have the higher yield.

A "yield", for the members of the committee, is defined as the cents in revenue per revenue passenger-mile. The yield is a revenue; a revenue per revenue passenger-mile or revenue ton-mile.

Mr. Siddon: What is the figure at the right-hand end, if I might ask: cents per revenue passenger-mile?

Mr. Mathaisel: It is the cents per available ton-mile. It has been converted to tons.

• 1050

Mr. Siddon: What would that be equivalent to in cents per revenue passenger-mile?

Mr. Mathaisel: It would be equivalent to approximately 15 down to about 6 or 7 cents per passenger-mile. So it is a range of about 6 or 7 cents up to about 15 or 20 cents per passenger-mile.

Mr. Siddon: With a long-distance route, then, it would approach something like 8 or 9 cents.

Mr. Mathaisel: The carriers like PanAm and TWA would approach, in terms of cost, something in the neighbourhood of 10 or 11 cents per available passenger-mile.

Now, if you put these two charts together, both the revenue position, or the market position, and the cost position, you come out with this composite chart, which shows the cost per available ton-mile on the left hand, or the vertical axis, and the

[Traduction]

est loin d'être rose? A l'exception de *Delta* et de *Eastern*, dont les parts ont augmenté, toutes les autres ont vu les leurs diminuer.

Qui donc a profité de la déréglementation? Ce sont les requins, notamment les compagnies *Republic*, *Frontier*, *Piedmont*, *Air Florida*, *Texas International* et *Ozark*, qui, toutes, ont enregistré une augmentation de leur part du marché depuis 1978.

Lancés depuis longtemps, et ce graphique le démontre à nouveau, les trajets les plus courts sont les plus rentables. Le nombre moyen de passagers figure sur l'axe horizontal, le rendement par passager calculé en cents par passager figurant sur l'axe vertical. Les frais d'exploitation des courts et moyens courriers étant plus élevés, leur rendement est supérieur, et c'est pourquoi *Republic* figure tout en haut. Les compagnies qui assurent les plus grands parcours, telles que *American*, *TWA*, et *United*, ont des rendements inférieurs. C'est un facteur que je vous demanderais de tenir présent à l'esprit lorsque nous examinerons la situation financière de ces compagnies.

La situation est analogue en ce qui concerne les coûts du point de vue des parcours relativement courts: les frais d'exploitation, calculés en cents par mille-tonne disponible, des compagnies *Republic*, *USAir*, *Ozark* et *Frontier* sont bien plus élevés que les frais des compagnies *Eastern*, *American* et *United*, qui assurent des liaisons plus longues. Il est donc normal que des frais d'exploitation plus élevés rapportent davantage.

Je vous ferais remarquer à ce propos que par rendement, nous entendons le rendement par mille-passager ou par mille-tonne.

M. Siddon: Le chiffre à droite, tout au bout, représente-t-il des cents par revenu mille-passager?

M. Mathaisel: Ce sont les cents par mille-tonne disponible. Les calculs ont été convertis en tonnes.

M. Siddon: Cela équivaldrait à combien, exprimé en cents par revenu par mille-passager?

M. Mathaisel: Cela équivaldrait à 6 à 15 cents par mille-passager. Les chiffres varient donc entre 6 à 20 cents par mille-passager.

M. Siddon: Sur de longs parcours, ce chiffre serait de 8 à 9 cents sans doute.

M. Mathaisel: Pour la Pan Am et la TWA, les frais d'exploitation seraient de 10 à 11 cents par mille-passager disponible.

En réunissant ces deux graphiques, qui représentent les recettes et les coûts, on obtient à gauche, sur l'axe vertical, les coûts par mille-tonne disponible, et sur l'axe horizontal, les recettes exprimées en cents par mille-passager. Les deux gra-

[Text]

yield in terms of cents per revenue passenger-mile, on the horizontal axis. So I have superimposed those two charts. We find that the carriers like Eastern, Braniff, TWA and American have a high cost and a low yield. Carriers like USAir, Republic, Ozark and Piedmont have a high cost, but a high yield. This trapezoid here, this box, identifies, roughly speaking, those carriers in a better market position in terms of cost offsetting the yield, or the yield offsetting the cost.

So we find carriers like TWA, PanAm, and Braniff in the category of being high-cost carriers operating with a very low yield. These carriers had an average operating income in 1980 of minus-\$63 million, whereas the carriers that operate with the high yield and with a relatively low cost—carriers like Ozark, Republic and Piedmont—are the ones making money. Average operating income for them in 1980 was \$43 million.

In conclusion, I would like to say that, in terms of the experience in deregulation, we find some unusual strategies and tactics taking place. In the market situation, we find carriers matching the competition frantically, not understanding truly how to price a particular market, or a particular seat. In terms of the consumer, some of the consumers have seen a benefit for deregulation. The passengers going from the north-east to Florida have found a dramatic decrease in fares, but the business passenger may have seen an increase in fares.

As an analogy—and I know it includes Canada—my fare from Boston to Ottawa was \$392 round trip. I can go to Europe on that fare. I can go transcontinental from Boston to San Francisco and back for less than \$350 round trip.

So the question is: Who is benefiting? Some consumers are and some are not; it is really an unanswered question. In terms of carriers, we find some carriers, such as Republic—although financially they have some problems—Piedmont, Ozark, and USAir, benefiting from deregulation, whereas some carriers have not. Carriers like Braniff, PanAm, TWA and American are all beginning to question the position of deregulation. So some have benefited, and some have not.

Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you very much.

Mr. Nowlan: As a point of order, I wonder if we could have those charts attached to the minutes of the evidence so that the evidence is going to be understandable when someone reads it.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Is it agreed? Thank you.

Mr. Joedicke, and then we will take a short break.

Mr. Robert J. Joedicke (Lehman Brothers, Kuhn Loeb Research, New York, N.Y.): Good morning. It is a pleasure to be with you today.

As part of my background, all I can say is that I developed route structures for CP Air when Grant McConachie was around, which is more than 25 years ago.

[Translation]

phiques ont été surimposés. Il en découle que les compagnies comme Eastern, Braniff, TWA et American ont des coûts élevés et un rendement relativement bas. D'autres, comme USAir, Republic, Ozark et Piedmont, ont également des coûts élevés, mais des rendements élevés eux aussi. Dans ce trapèze figure les compagnies qui sont parvenues à mieux équilibrer les coûts et les recettes.

La TWA, la Pan Am et Braniff ont des frais d'exploitation élevés et des recettes très faibles. Leurs recettes d'exploitation moyennes pour 1980 étaient inférieures à 63 millions de dollars, alors que les compagnies dont les rendements étaient relativement élevés et les coûts d'exploitation relativement faibles, telles que Ozark, Republic et Piedmont, ont gagné de l'argent, en moyenne 43 millions de dollars pour l'année 1980.

Pour conclure, je vous ferai remarquer que des tactiques plutôt bizarres ont été utilisées dans le cadre de la déréglementation. Ainsi, les différentes compagnies aériennes ont tenu avant tout à offrir des prix aussi bas que la concurrence, sans tenir compte de leurs prix de revient pour tel ou tel parcours. Certaines catégories de voyageurs ont bien entendu profité de la déréglementation. Ainsi, les voyageurs du nord-est allant en Floride ont eu droit à une très forte baisse du prix des billets d'avion; par contre, les tarifs pour hommes d'affaires ont sans doute augmenté.

Ainsi, j'ai payé \$392 pour un voyage aller-retour Boston/Ottawa, alors qu'on ne paie pas plus pour se rendre en Europe. Un voyage aller-retour Boston/San Francisco revient à moins de \$350.

Donc, certains voyageurs ont profité de la déréglementation, mais pas tous. Pour ce qui est des compagnies d'aviation, certaines, comme Republic, qui a néanmoins connu des difficultés, Piedmont, Ozark, et USAir, ont profité de la déréglementation. Par contre, Braniff, Pan Am, TWA et American commencent à se poser des questions à ce sujet. Donc, certaines ont profité, d'autres pas.

Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci.

M. Nowlan: J'invoque le Règlement. Ces graphiques pourraient-ils être annexés au compte rendu de la réunion, de façon à ce que l'on puisse s'y référer quand on voudra lire l'exposé?

Le président suppléant (M. Deniger): D'accord? Merci.

La parole est à M. Joedicke, après quoi il y aura une courte pause.

M. Robert J. Joedicke (Lehman Brothers, Kuhn Loeb Research, New York, N.Y.): Je suis très heureux d'être des vôtres ce matin.

Pour vous permettre de mieux me situer, je vous signale que c'est moi qui a été chargé d'établir les liaisons pour CP Air, il y a 25 ans environ, à l'époque de Grant McConachie.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Nowlan will be pleased to know that.

• 1055

Mr. Joedicke: I spent many hours in here on the Royal Commission on Transportation, which was three decades ago, when Ian Sinclair was only a lawyer.

I am going to try and be brief. As Mark Twain said: "If I had more time I would write you a shorter letter." I have no prepared text. There is a problem, of course, in being last amongst a group of speakers, but I think I may be different: I am not an academician and I am neither pro nor con. I want to stress the obvious. There are advantages and disadvantages to deregulation, and you people have to decide the balance and what you want.

There is a certain consideration, in discussing the deregulation of the American industry, and it is that we are in a transition period. It has been slightly over three years, but the full effects of deregulation have not yet been felt. I would like to point out that, in deciding on deregulation, you have to look at the local circumstances; and while the U.S. and Canada have been very close together, there are different histories and different circumstances. Here you have a government-owned carrier, which we do not have in the United States. You tend to have more communities in remote areas which depend on air transportation, and you have to perceive the importance of it—whether it is a quasi public utility; what are the alternative means of transportation; and the desire or need to subsidize any form of transportation.

I point out that it is difficult to isolate the effects of deregulation for factors, some of which have been mentioned. Obviously the inflation of costs, particularly of fuel, has put air prices up higher than the general rate of inflation. We have seen a recession in recent times and traffic which went weak. I would point out though that the traffic is not as weak as people say it is, because you see these mooted figures around of over 6 per cent decline in traffic last year in the United States. But if you pick them all up, including the new ones which have come along, the decline was less than 2 per cent. Obviously, in recent months the PATCO strike has dislocated operations and this has had effect on profitability. In addition, the rise in interest rates for a capital-intensive industry has been very important.

I think the basic problem which we face today—and it is an effect of deregulation—is the problem of overcapacity. You are in a commodity market and you have too much commodity. This is basically the problem in a weak traffic period.

I would like to discuss the effects in four areas which I think are important. One of them is the fare area, and I am referring to the yield which you have had to find. There is a greater spread in the yields today, which is the end result of those charts you just saw. The difference depends on traffic density which determines the degree of competition; it is very similar

[Traduction]

Le président suppléant (M. Deniger): Voilà qui fera plaisir à M. Nowlan.

M. Joedicke: J'ai également consacré de nombreuses heures à la Commission royale d'enquête sur les transports, il y a 30 ans environ, à l'époque où Ian Sinclair n'était qu'un simple avocat.

Je vais essayer d'être bref. Mark Twain disait à ce propos: «Si j'avais plus de temps, je vous écrirais une lettre plus courte.» Je n'ai pas préparé de texte écrit. Être le dernier à intervenir dans une discussion n'est pas toujours simple, mais j'ai l'avantage pour moi de n'être ni un universitaire ni un partisan. Je veux vous parler de ce qui est évident, à savoir que la déréglementation présente des avantages et des inconvénients. C'est à vous de faire le choix.

Il ne faut pas oublier que la déréglementation de l'aviation américaine se fait dans une période de transition. Bien qu'elle ait été entamée il y a un peu plus de trois ans, les effets ne se sont pas encore fait tellement sentir. Avant de se prononcer sur la déréglementation, il faut tenir compte des circonstances locales. Bien qu'il existe certaines analogies entre les États-Unis et le Canada, l'histoire de nos deux pays, ainsi que les circonstances, sont tout à fait différentes. Vous avez, au Canada, une compagnie d'aviation appartenant à l'État, ce qui n'est pas le cas aux États-Unis. Vous avez également des agglomérations reculées qui dépendent du transport aérien pour leurs communications; il s'agit donc de savoir si l'aviation doit être assimilée à un service d'intérêt public. C'est également tenir compte des autres modes de transport existants et de l'opportunité de subventionner tel ou tel mode de transport.

Il est difficile d'isoler les différents facteurs entrant en jeu dans la déréglementation. L'inflation générale et la hausse des carburants, en particulier, se traduisent par une augmentation du prix des billets d'avion supérieure au taux général de l'inflation. Une récession est intervenue récemment, ce qui a entraîné une baisse du nombre de voyageurs. Mais la situation n'est pas aussi mauvaise qu'on le dit, malgré une baisse de 6 p. 100 du trafic aérien enregistrée aux États-Unis l'an dernier. Or, compte tenu des chiffres les plus récents qui doivent vous parvenir incessamment, cette diminution a été inférieure à 2 p. 100. La récente grève de PATCO a perturbé les vols, bien entendu, ce qui va se répercuter sur la rentabilité. La hausse des taux d'intérêt a également une forte incidence pour un secteur nécessitant de très gros capitaux.

Un taux de remplissage insuffisant, dû à la déréglementation, est le gros problème auquel l'aviation est actuellement confrontée. On pourrait dire qu'il y a surproduction. C'est ça le problème.

Examinons ce problème de quatre points de vue différents. Il y a premièrement le prix des billets et les recettes. Or, comme ces graphiques vous l'ont montré, l'éventail des recettes est plus ouvert actuellement. Les différences dépendent de la densité des vols, laquelle détermine l'intensité de la concurrence. On pourrait comparer cette situation aux ventes au

[Text]

to discounting. Certainly in New York City, where you have discounters, you are going to pay a lot less for a TV than when you live out in a small community.

I think the same trend exists in the airline industry today. If you take the average passenger yield in the United States, it runs about 12 to 13 cents per mile, but you have a fare to Hawaii and back at the moment which is 2 cents per mile. There is no way you can make money on that. Yet the air shuttle is about 30 cents per mile and, if you want to go from very difficult places like New York to Nantucket, it is 45 cents per mile. So you see the dichotomy of pricing, based on demand and competition.

The second area I would like to talk about is the service area. What we are seeing is a shift in allocation. The denser routes are having excess competition in capacity. As Mr. Brenner said earlier, you had three carriers in the trans-con markets just three years ago and you now have seven. When you divide a market into seven parts instead of three, even if there is growth, you can see the share of the original carrier is less than it was. But, obviously, they bought wide-bodied jets with a large number of seats on the basis of a three-carrier market. This is, of course, the reason why their load factor has gone down, and the actual load factor over the breakeven is your profit margin.

• 1100

In addition, you have seen a much denser seating. If you fly on planes in the United States, you either think you have gotten a little fatter or your knees have gotten longer because the seats are getting closer together. This may not necessarily be an effect of deregulation, but it is an attempt to make your unit cost lower. But then, when you put in more seats, you have more overcapacity, and overcapacity is the reason for excessive discounting.

Now, let us get to the labour area, which I do not think anybody has discussed this morning. In essence, deregulation eliminated the closed union shop. In fact, we see a lot of announcements in the papers about how airlines have cut back. This has really not taken place. If you take CAB figures of the number of employees in the major carriers from pre-deregulation to November of last year, the drop was 5,000 employees from 316,000. It is a redistribution. Some airlines have had to cut back sharply and others have added. It is producing, though, under this lack of closed shop, an elimination or cutback in restrictive work rules.

For example, take pilots: they have a monthly pay of 75 to 80 hours, but prior to regulation they were not flying anywhere near that. About 50 per cent of them were actually flying and flying is the only time that you are actually being productive, in the sense of generating revenues. With these new work rules, the stick time—as it is called—of pilots is going up very sharply and some of the new carriers, like Air Florida, have

[Translation]

rabais. Ainsi, à New York, on peut acheter un poste de télévision beaucoup moins cher dans des magasins qui vendent au rabais que dans des petites agglomérations.

C'est une tendance que l'on retrouve en ce moment dans l'aviation civile. Les recettes moyennes par mille-passager, aux États-Unis, varient de 12 à 13 cents, mais les recettes sur les vols aller-retour à Hawaii ne s'élèvent actuellement qu'à 2 cents par mille, ce qui ne nous permet évidemment de dégager aucun bénéfice. Les recettes pour la navette reviennent à 30 cents par mille environ, et pour des lignes difficiles comme New York—Nantucket, les recettes passent à 45 cents par mille. Il faut donc tenir compte aussi bien de la demande que de la concurrence sur la fixation des prix.

Passons maintenant à la question des services. Sur les lignes les plus fréquentées, les services sont devenus très nombreux. Ainsi que M. Brenner l'a expliqué, alors qu'il y a trois ans seulement, les liaisons transcontinentales étaient assurées par trois compagnies, elles le sont maintenant par sept. Or, même en période de croissance, le marché est divisé en sept plutôt qu'en trois, ce qui se traduit par une baisse de la part du marché pour les premiers venus qui avaient acheté des avions à réaction gros-porteurs à une époque où ces lignes étaient desservies par trois compagnies d'aviation seulement. C'est pourquoi leur facteur de charge a diminué, et le facteur de charge, par rapport au seuil de rentabilité, est ce qui fait la marge de profit.

En outre, ils ont ajouté des sièges. Aux États-Unis, lorsque vous volez, vous vous demandez si vous avez pris du poids ou si vos jambes ont allongé; les sièges semblent plus rapprochés les uns des autres. Ce n'est pas nécessairement un effet de la déréglementation, simplement une tentative de diminuer le coût unitaire. Le plus grand nombre de sièges, cependant, fait qu'il y a une plus grande capacité, et une plus grande capacité mène aux rabais excessifs.

Je passe maintenant au domaine de la main-d'oeuvre; je ne pense pas que quelqu'un d'autre en ait parlé ce matin. La déréglementation a eu pour conséquence d'éliminer l'atelier fermé. A en juger par les journaux, les transporteurs aériens auraient procédé à des réductions. Il n'en est rien en réalité. Les chiffres de la CAB sur le nombre d'employés des principaux transporteurs, de l'époque précédant la déréglementation à novembre de l'année dernière, montrent qu'il y a eu perte de 5,000 employés sur un total de 316,000. Il s'agit de fait d'une redistribution. Certaines sociétés aériennes ont procédé à des réductions considérables, alors que d'autres ont fait exactement le contraire. La fin de l'atelier fermé signifie la fin des restrictions sur les conditions de travail, ou leur atténuation.

Les pilotes, par exemple, ont une paie mensuelle calculée en fonction de 75 à 80 heures; avant, ils avaient beaucoup moins d'heures. Environ 50 p. 100 d'entre eux volaient véritablement. Il se trouve que le temps de vol était le seul moment où ils étaient productifs, c'est-à-dire engendraient des revenus. Avec les nouveaux règlements sur les conditions de travail, le temps passé aux commandes, pour les pilotes, a augmenté considéra-

[Texte]

over 90 per cent stick time. That is because they have new employees who do not have the built-in restrictive work rules that were developed prior to deregulation.

So, in essence, the airlines are getting more efficient. But as a result, the employees have had to be more productive to keep their airline afloat, because they recognize, in some cases, that their jobs may be at stake.

Now I would like to go to the financial area, and this is the area in which I am most involved. As you know—just to run through quickly—industry profits slipped for nearly two years after deregulation through mid-1981. They recovered for three quarters and then turned down sharply. The result is, at the moment, that some are at or near bankruptcy. I do not know if bankruptcy is a technical term or a legal term, but when you have airlines that are having a moratorium on debts, forgiveness of interest and a stated restructure in the balance sheet, to me that is bankruptcy.

There have been only six new entrants since deregulation that have received publicly supported financing. And, of course, one of the problems you always have with a new entrant is that there is a start-up period in which you have to have a lot of working capital to go through that start-up period. But the problem that is resulting—and it is a serious problem—is that because of the poor finances, the ability to pay for the new aircraft that are coming along is almost impossible in the case of some airlines.

So, in summary, I guess my opinions are that the timing of deregulation in the United States was unfortunate. In a sense, it has come just prior to a major re-equipping cycle which will require investment of billions of dollars. Obviously, with low profits or the lack of profit, it is going to be very difficult for the U.S. airline industry to keep its modernization of plant in step with the available new aircraft.

The second important point is that low fares are destructive when offered below cost. They pass along only short-term benefits but produce long-term profits. Basically speaking, the high-cost carriers, where there are historic reasons for it, will not be able to survive. The low-cost carriers, at the moment, will not be able to stay low-cost carriers because wage costs and everything else increase with seniority of employees.

Therefore, we are going to have a major restructuring of the industry in the United States, and the survivors will be those that can hang on during this transition period, which has been costly. Thank you.

• 1105

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you very much, Mr. Joedicke. I have found this morning's testimony particularly interesting.

[Traduction]

blement; certains des nouveaux transporteurs, comme *Air Florida*, ont un temps moyen passé aux commandes de 90 p. 100. C'est dû au fait qu'ils ont de nouveaux employés qui n'ont pas à se plier aux règlements restrictifs qui étaient en vigueur avant la déréglementation.

D'une certaine façon, donc, les sociétés aériennes se font plus efficaces. Les employés doivent être plus productifs, pour permettre à leur société de se maintenir à flot; ils savent très bien que c'est leur gagne-pain qui est en jeu.

Je passe au domaine financier, celui qui me touche de plus près. Comme vous le savez, pour résumer rapidement, les profits de l'industrie ont diminué pendant près de deux ans après la déréglementation, c'est-à-dire jusqu'au milieu de 1981. Ils se sont raffermis pendant trois trimestres, avant de chuter considérablement de nouveau. Ce qui fait que certaines sociétés aériennes sont presque acculées à la faillite actuellement. Je ne sais pas si «faillite» est un terme technique ou juridique, mais pour moi, les sociétés qui ont un moratoire pour leurs dettes? qui ne paient plus d'intérêts, qui ont une restructuration de leur bilan, sont en faillite.

Il n'y a eu que six nouvelles sociétés qui ont fait appel au financement public depuis la déréglementation. Un des problèmes pour les nouvelles sociétés est qu'elles passent par une période de lancement et que pendant cette période de lancement, elles ont besoin d'un fonds de roulement considérable. Ce qui fait, et le problème est grave, que les nouvelles sociétés aériennes, leur situation financière étant précaire, ne peuvent presque pas se payer de nouveaux appareils.

En résumé, donc, je pense que la déréglementation, aux États-Unis, est survenue à un moment inopportun. Elle est intervenue, d'une certaine manière, juste avant un rééquipement majeur qui nécessite des milliards de dollars. Les profits étant très bas, ou même inexistants, il sera extrêmement difficile à l'industrie aérienne américaine de suivre le mouvement de modernisation de l'équipement, avec l'introduction de nouveaux appareils.

Il convient de souligner également que les bas tarifs ont un effet néfaste lorsqu'ils se situent en bas du prix coûtant. Ils ne peuvent que produire des avantages à court terme. De façon générale, les transporteurs dont les coûts sont élevés, pour des raisons historiques, ne pourront pas survivre. Les transporteurs dont les coûts sont bas pour le moment ne pourront pas maintenir ces coûts, ne serait-ce qu'à cause du fait qu'au fur et à mesure que leurs employés prendront de l'ancienneté, leurs coûts, au niveau des traitements, augmenteront.

Il faut donc s'attendre à une restructuration majeure de l'industrie aux États-Unis. Les survivants seront ceux qui auront pu se maintenir à grands frais, au cours de la période de transition. Merci.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci beaucoup, monsieur Joedicke. J'ai trouvé votre témoignage très intéressant.

[Text]

If we may, we will now take a short 5- to 10-minute break, and we will start the debate and the questioning after.

• 1106

• 1117

The Chairman: Order, please. Following the very interesting and very informative remarks from our panel, we are going to go now to questioning the witnesses. I want to remind members again that the witnesses are here in a private capacity to discuss the situation in the U.S. They are not here to speculate on what the Canadian situation might or should be.

Having said that, we will go to the official critic for the first salvo. Mr. Nowlan, please.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, to help all the members get around fairly quickly to a most interesting panel I want, on behalf certainly of myself and I know for others, to thank the gentlemen for coming from New York. All of you came by Eastern or some other high-class carrier, by our captive carrier or competitive carrier, to give the views that you have given.

Frankly, Mr. Chairman, I have one proposition to make and there is a sequel to it. Rather than having 10 minutes or 15, which the lead sometimes affords me, five minutes would do as far as I am concerned on a couple of specific questions. But what I would be most interested in, if the panel would agree, is another five minutes—a reverse five minutes, if you like—be given to each of them, especially Mr. Pulsifer and perhaps Mr. Brenner, who are seated so close to each other geographically and physically, but who were certainly very far apart from each other in their themes; perhaps there could be some sort of rebuttal in a very non-controversial way—

The Chairman: Exactly.

Mr. Nowlan: —of some of their points, their key points, and those of the other two gentlemen. I found the banker, Mr. Joedicke, most interesting and a whole lot more objective than I expected him to be, knowing that banks like stability. And when you get a deregulated environment you do not always have stability.

First, before I make any other comments, I want to thank the gentlemen for coming. I found it more interesting than I thought I would, quite frankly, and I wonder if they themselves would like to make a comment about what the other participants said in terms of some of the main points. They could take the first five minutes and then I would have no more than five minutes, if that.

The Chairman: Well, that is a useful suggestion, I think. I do not know if the committee wants to . . .

Mr. Nowlan: Personally, I would like to put it to Mr. Pulsifer, to ask Mr. Brenner his interesting point. Now, we did

[Translation]

Nous allons faire une pose de cinq à dix minutes, avant de reprendre le débat et la période des questions.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. À la suite de ces observations très intéressantes de la part de notre groupe de témoins, nous allons passer à la période de questions. Je rappelle aux membres du Comité que les témoins sont là à titre privé, pour discuter de la situation aux États-Unis. Ils ne sont pas là pour émettre des hypothèses sur ce qui pourrait se passer au Canada.

Nous allons commencer avec la critique de l'opposition officielle, M. Nowlan.

M. Nowlan: Je vais y aller tout de suite, monsieur le président, pour permettre à tous les membres du Comité d'avoir accès le plus rapidement possible à ce groupe de témoins très intéressants. D'abord, en mon nom et au nom de tous les autres membres, je tiens à remercier les témoins qui sont venus de New York. Ils sont venus par *Eastern*, ou par quelque autre transporteur de renom, notre propre transporteur captif, ou un transporteur concurrentiel.

Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais faire une proposition, suivie d'une proposition complémentaire. Plutôt que de prendre 10 ou 15 minutes, comme j'ai le droit de le faire à certains moments, je vais m'en tenir à 5 minutes, et poser seulement quelques questions. Par ailleurs, je serais très intéressé—j'espère que les témoins seront d'accord—à ce qu'il y ait 5 minutes supplémentaires accordées à chacun d'eux, en particulier M. Pulsifer et M. Brenner, qui, même s'ils sont assis l'un à côté de l'autre géographiquement et en personne, sont très éloignés l'un de l'autre dans les thèmes qu'ils développent. Il faudrait leur donner l'occasion de réfuter les arguments présentés . . .

Le président: Exactement.

M. Nowlan: . . . les arguments présentés par eux et les autres. J'ai trouvé le banquier, M. Joedicke, très intéressant et beaucoup plus objectif que ce à quoi je me serais attendu de sa part, sachant par exemple que les banques tiennent beaucoup à la stabilité. La déréglementation ne mène pas toujours à la stabilité.

Je répète que je tiens à remercier les témoins de s'être déplacés. J'ai trouvé leurs propos beaucoup plus intéressants que ce à quoi je m'attendais, je l'avoue franchement. Je me demandais si eux-mêmes avaient quelque chose à ajouter après avoir entendu leurs collègues. Ils auraient cinq minutes pour cela. Je prendrai les cinq minutes qui restent.

Le président: C'est une suggestion intéressante. Je ne sais pas si le Comité . . .

M. Nowlan: Je serais intéressé en particulier à entendre M. Pulsifer sur la position de M. Brenner. Nous n'avons pas

[Texte]

not get Mr. Brenner's statement. Air Canada had his brief and we have all looked at it, but I was interested if Mr. Pulsifer could rationalize what is on page 5 of Mr. Brenner's brief, where in effect he discounts the factors of recession and increase in fuel costs because in 1973 we had increased fuel costs and a recession. Whether in the American experience it was as big a recession I am not quite sure, but the difference was that in 1973 there was a regulatory environment, and there is not now. As I understand Mr. Brenner, that is one of the reasons why he says it is not credible to suggest that it is just fuel prices and recession that account for the aircraft industry being in such a depressed state. There may be other reasons, but just to get it started.

• 1120

Mr. Pulsifer: On the situation as it exists today, in general terms, the factual situation, Mr. Brenner and I do not differ that much. If you will read my prepared testimony, you will find that I agree there is under-cost pricing, for example, on main routes; and I agree that by most measures there has been a decline in the system from the peak year of 1978. Where we differ is in the degree to which the exogenous conditions of the general economy, fuel prices and so on, can explain the severity of the decline. I am not aware of a definitive study that attempts to separate the effect of the exogenous conditions from the effect of deregulation. It is purely a matter of judgment. There are trillions of facts out there, and anybody can selectively pick facts to sustain a point of view. I did not trouble you with that; I gave you my judgment, which is largely intuitive.

In my judgment the large old carriers, which matured under 40 years of protective regulation, are now suddenly exposed to a wholly new environment, and they are making serious errors. My judgment is that they are worse off by about 10 to 20 per cent in the last two years because of those errors they have been making. It is purely a matter of judgment; but I believe it is just a question of my judgment versus somebody else's.

There are a couple of other points, though, if I may take this time to go over them. Mr. Brenner stressed the number of carriers on a particular city-pair route operating between two points. If you look at Professor Jordan's thesis, back long before the act was passed—this is the York University economist—where he was talking about 100 to 200 airlines, he supposed that most city-pair markets would be served by only one carrier. So there would be virtually a monopoly on a given route. The reason he supposed that is he concluded that the most efficient operations could be conducted by a single carrier on a route. He gets 100 to 200 airlines because you can divide the routes up, divide the whole system up, and have each of the 100 or 200 airlines serve a certain number of routes.

I would say this about Jordan's prediction. If you look at just the short-run facts—that is, the decline of the older trunk

[Traduction]

entendu la déclaration de M. Brenner. Air Canada avait son mémoire, et nous avons tous eu l'occasion d'en prendre connaissance. Je me demande si M. Pulsifer peut nous parler de ce qui se trouve à la page 5 du mémoire de M. Brenner, où celui-ci minimise les facteurs récession et augmentation des coûts du carburant, du fait qu'il y avait déjà en 1973 récession et augmentation des coûts du carburant. Je ne sais pas si, du point de vue des États-Unis, la récession était aussi sentie, mais il y a le fait qu'en 1973, il y avait une réglementation, alors que ce n'est plus le cas maintenant. Si j'ai bien compris l'intervention de M. Brenner, c'est précisément l'une des raisons pour lesquelles, selon lui, on ne peut expliquer le marasme de l'industrie aérienne par la hausse du prix du carburant et la récession générale. Il y a peut-être d'autres raisons, mais je tenais simplement à lancer les discussions.

M. Pulsifer: Je ne suis pas d'un avis tellement différent de celui de M. Brenner pour ce qui est des faits et de la situation générale. Si vous lisez le mémoire que je vous ai présenté, vous vous apercevrez que je reconnais que l'on a établi des prix inférieurs à ceux applicables, par exemple, aux principaux itinéraires et qu'un certain ralentissement est intervenu depuis le plafond atteint en 1978. Là où nous ne sommes plus tout à fait d'accord, c'est dans quelle mesure le marasme peut s'expliquer par l'intervention d'éléments extérieurs, la situation générale de l'économie, la hausse du prix du carburant, etc. Je n'ai pas entendu dire que l'on ait entrepris une étude prouvant qu'il était possible de séparer l'incidence de circonstances extérieures de celles de la déréglementation. Il s'agit essentiellement d'une question de jugement. Il existe une masse de faits parmi lesquels on peut choisir pour étayer son point de vue. Je n'ai pas jugé bon de vous en parler, je me suis contenté de vous donner mon avis, fondé, en grande partie, sur mon intuition.

Selon moi, les grands transporteurs qui, pendant 40 ans, ont été assujettis à des règlements les protégeant font aujourd'hui tout à coup face à de nouvelles conditions; voilà pourquoi ils commettent de graves erreurs. S'ils enregistrent un déficit de 10 à 20 p. 100, ces deux dernières années, c'est précisément à cause des erreurs commises, à mon avis. Mais je vous répète que c'est une opinion personnelle qui pourrait être contestée.

Permettez-moi, à présent, de passer en revue un certain nombre d'autres questions. M. Brenner a insisté sur le nombre de transporteurs exploitant des vols reliant des paires de villes. Si l'on étudie la thèse du professeur Jordan, économiste à l'université York, publiée bien avant l'adoption de la loi, on constate qu'elle porte sur 100 à 200 compagnies aériennes, et il partait du principe que la plupart des paires de villes seraient desservies par une seule compagnie. Il y aurait donc eu quasiment monopole sur certains itinéraires. Il en a conclu que ce serait la compagnie axée sur l'exploitation d'un seul trajet qui aurait l'exploitation la plus rentable. Il s'est penché sur 100 à 200 compagnies aériennes, puisque les itinéraires peuvent être divisés, permettant ainsi à chacune des compagnies d'exploiter un certain nombre de trajets.

Je vous dirai que selon moi, ces prévisions semblent être fondées, surtout si l'on tient compte du fait que les grandes

[Text]

carriers and the rise of the non-trunk group, which are accelerating at this time—they seem to sustain Jordan's basic thesis: that the large U.S. airlines—and may I say by implication the large airlines everywhere in the world—suffer from diseconomies of scale.

If you want an example of that, I would take Mr. Joedicke's point: the top U.S. pay, even today, for a pilot with most senior status in one of the older airlines is as high as \$160,000 a year. The average is much below that, but it is as high as \$160,000 a year; and that is for 50 to 55 flying hours a month. The market value of that skill is one-half to two-thirds below that. What we had under regulation, the net effect of government regulation in the United States—protective regulation of the airlines, labour laws, the whole thing put together—was that certain sectors within airline labour were able to gain a wage in excess of two to three times what the market value of that skill is.

That is in the process of rectification right now. That is the agony the big trunk carriers are going through.

As I said before, I differ very little with Mr. Brenner on his particular recitation of facts. But his solution for the situation in the United States today is massive intervention, protectionism of a very high degree, 1930 style.

• 1125

The basic political point I made to you concerning the attitude of the American people as I perceive it, as reflected in the general press, is that the United States is not going to move in this present economic downturn toward a Roosevelt solution of greater government intervention; on the contrary, it is going the other way.

Mr. Brenner: Thank you. If I may, I would like to comment on a couple of the points that Mr. Pulsifer has just made, starting first with the term "protectionism" and, to go the other way, to describe my position.

I do not hold a brief for regulation per se. I worked both in the government and for airlines for most of my career, and I certainly did not find this to be protectionist of the airlines. It was my observation that, if anything, as I observed it on the airline side, the government was then looking for the consumers' interest. In many ways we in the airlines were quite severely harassed in that direction.

Nobody can be in generality for regulation, and I am not, but nobody could probably be more vocal in describing the frustrations of working under regulation than I because I did so for quite some years.

My basic position is that with all its imperfections—and they are many—the imperfections of regulation for this par-

[Translation]

compagnies de l'époque ont perdu du terrain et que les autres prennent de plus en plus d'importance. En effet, les compagnies aériennes américaines importantes, et j'irais même jusqu'à dire, toutes les grandes compagnies, à travers le monde, ne parviennent pas à réaliser des économies d'échelle.

Je vous cite, pour appuyer mes dires, les chiffres de M. Joedicke: un pilote disposant de plusieurs années d'ancienneté et travaillant pour l'une des compagnies aériennes américaines les plus importantes et les plus anciennes touche \$160,000 par an. Le barème moyen est bien inférieur, mais les salaires peuvent atteindre \$160,000 par an, soit pour 50 à 55 heures de vol par mois. La valeur marchande de ce genre de spécialité est d'une demi fois ou de deux tiers inférieure. Étant donné la réglementation instaurée par le gouvernement américain, établissement de règlements protégeant les compagnies aériennes, règlements applicables au marché du travail, etc., certaines catégories d'employés travaillant pour les compagnies aériennes ont pu obtenir des salaires équivalant au double ou au triple de la valeur marchande que représentait leur spécialité.

Aujourd'hui, on s'efforce de corriger ce genre d'excès, ce qui explique les difficultés rencontrées par les grandes compagnies aériennes.

Comme je vous l'ai signalé, je suis relativement d'accord avec M. Brenner pour ce qui est des faits. Là où je m'inscris en faux, c'est quand il nous dit que les États-Unis recourent aujourd'hui à une intervention massive et à un protectionnisme excessif qui rappelle les mesures prises en 1930.

J'ai fait valoir l'argument politique selon lequel—comme on le voit dans la presse—les Américains ne vont pas chercher à régler la crise économique actuelle en recourant à une plus grande intervention du gouvernement, comme cela avait été le cas du temps du président Roosevelt, bien au contraire.

M. Brenner: Merci. Si vous me le permettez, j'aimerais faire quelques remarques à propos de l'intervention de M. Pulsifer. Je commencerai par parler du protectionnisme et vous exposerai ma position.

Je ne me fais pas le partisan, dans mon mémoire, de la réglementation en tant que telle. J'ai consacré la plupart de ma carrière au gouvernement et aux compagnies aériennes et je n'ai assurément pas constaté que le gouvernement ait cherché à protéger les compagnies. Bien au contraire, et je l'ai remarqué en travaillant dans les compagnies aériennes, le gouvernement cherchait à protéger l'intérêt des passagers. A bon nombre d'égards, les compagnies aériennes étaient même soumises à certaines pressions très fortes.

Personne ne peut, dans l'ensemble, réclamer davantage de réglementation, moi non plus, d'ailleurs, mais je suis extrêmement bien placé pour vous parler des problèmes que pose la réglementation, pour y avoir fait face pendant un certain nombre d'années.

Le régime de réglementation applicable à ce secteur d'activités comporte bien des lacunes, mais celles-ci sont moins

[Texte]

ticular industry happen to be less than the imperfections of the free market. There are a number of reasons. If I may, I would like to develop at least one or two.

Incidentally, it is quite interesting, I think, that both Mr. Pulsifer, who disagrees with me philosophically, and Mr. Joedicke, commented several times about excess capacity. Indeed, if one reads almost any of the trade press or general press about the industry's problems now, that term keeps popping up over and over again.

The experience, not just of the last 3 years but of the last 43 years, which goes back to the beginnings of regulation, shows that in this particular industry, as competition increases, the industry simply has great difficulty in controlling its capacity to avoid excess capacity. The more competition there is, the greater that difficulty.

I think I can illustrate it by one very simple example. On the route New York-San Francisco, which in the States is one of the two or three largest routes we have, there are seven carriers today where there used to be three. Now consider how the capacity divides among those seven carriers. Three of the carriers each operate three daily flights; that is American, United and TWA. Then there are four other carriers each operating one daily flight; that is Capitol, Pan American, Eastern and World. So you have a total of 13 flights distributed among seven carriers.

For the three carriers who operate three flights, if they want to adjust capacity—suppose there is a recession, suppose there is a shortening of traffic by 5 per cent, or 10 per cent—the smallest increment or decrement they can remove is one-third of their whole capacity. For the other four carriers, who operate one flight a piece, the smallest they can remove is 100 per cent. They are in it or they are out of it.

As a result, the industry really does not have an ability to fine-tune their capacity to any moderate or significant reduction of traffic. Obviously, if things get really bad a carrier can just drop out of the market. Sometimes that happens but that is a pretty extreme measure. In the normal kind of traffic softness or recession, for example, carriers are almost literally powerless to adjust their capacity.

Is that a minor point? It is not! Take that very route, that New York-San Francisco route; let us assume that traffic declines 5 per cent, and that the industry, because of the straitjacket, cannot adjust its seats down 5 per cent. That will mean a loss in earnings of \$25 million, on an industry basis, in a year.

• 1130

Now, I come back to my earlier point. We can go back over the 45 years of this industry's history and we find that, literally, when the industry was not booming along at traffic growth in the high teens, it was running into overcapacity problems. And I repeat what I said in my statement: Every time that happened, the CAB concluded that one of the big

[Traduction]

graves que si le marché était totalement libre. On peut l'expliquer de plusieurs manières et, si vous me le permettez, je vais vous citer au moins un ou deux exemples.

Entre parenthèses, il est intéressant de constater que M. Pulsifer—dont la théorie est différente de la mienne—et M. Joedicke ont parlé, à plusieurs reprises, de capacité excessive. En effet, si l'on consulte les brochures spécialisées ou les articles de portée générale traitant des problèmes rencontrés par l'industrie aérienne, on s'aperçoit que la question de la capacité excessive revient bien souvent sur le tapis.

L'expérience des trois dernières années, mais aussi des 43 dernières années, soit au début de l'instauration du régime de réglementation, montre qu'à mesure que la concurrence augmente dans ce secteur, on a beaucoup de mal à éviter un surplus de capacité. La difficulté est proportionnelle à l'augmentation de la concurrence.

Pour preuve, je vous cite un seul exemple. Sept transporteurs assurent aujourd'hui—il y en avait seulement trois—la liaison entre New York et San Francisco, qui représente pour nous l'un des deux ou trois plus grands itinéraires aux États-Unis. Voyons à présent comment la capacité se répartit parmi les sept transporteurs en question. Trois d'entre eux organisent trois vols par jour, l'*American Airlines*, la *United Airlines* et la *TWA*. La *Capitol*, *Pan American*, *Eastern* et *World Airlines* organisent chacune un vol par jour. Ce qui vous fait, au total, treize vols assurés par sept compagnies.

Si les trois compagnies disposant de trois vols par jour veulent adapter leur capacité—au cas où il y aurait une récession, un ralentissement de la circulation aérienne de 5 à 10 p. 100—elles peuvent, au maximum, retrancher un tiers de leur capacité d'ensemble. Quant aux quatre autres transporteurs organisant un vol par jour, ils en sont réduits à diminuer leur capacité de 100 p. 100. C'est donc tout ou rien.

Par conséquent, les compagnies aériennes ne sont donc pas en mesure d'adapter leur capacité à une réduction modérée ou considérable de la circulation aérienne. Évidemment, si la situation devient vraiment exécrationnelle, la compagnie peut toujours se retirer du marché; cela arrive parfois, mais c'est un recours extrême. Normalement, si la circulation aérienne se ralentit ou s'il y a récession, les transporteurs sont quasiment incapables de s'adapter.

Est-ce un problème mineur? Non. Prenons le cas de la liaison New York—San Francisco et supposons que la circulation diminue de 5 p. 100, que l'industrie aérienne ne puisse diminuer son coefficient de charge de 5 p. 100. Elle va donc perdre 25 millions de dollars par an.

J'en reviens à mon observation précédente. Si l'on retourne 45 ans en arrière, on s'aperçoit que si ce secteur d'activités ne prospérait pas, grâce à l'augmentation de la circulation aérienne, il faisait face à des problèmes d'excédent de capacité. Je vous répète que chaque fois que cela fut le cas, la CAB en a conclu qu'il fallait attribuer une bonne part des difficultés à un

[Text]

problems was too much competition even then, and it was much less than it is now. Each time the CAB tried to roll back the effects of that competition. In the example I gave, the most extreme was in the mid-seventies, when it really took a number of very drastic measures which did work. But those measures are diametrically opposite to a totally free marketplace.

Now, this is only one of the structural factors, but it is an important one. It is part of the reason why, despite the fact that I can normally agree that regulation is not good, in this particular industry, if you do not have regulation you do get into these problems.

Now, may I have another minute or so?

The Chairman: Yes, yes.

Mr. Brenner: I would like to comment on—

Mr. Nowlan: This is not my time, this is his time.

The Chairman: No, we have lots of time for members to throw questions because we are going to go back and forth from one member to the other and people will have time to ask additional questions. Proceed, Mr. Brenner.

Mr. Brenner: Thank you. I would like to comment on a point Mr. Pulsifer made a few moments ago about labour costs and the salary of a captain on one of the airlines, and so on. I am certainly not going to defend that kind of salary for those hours as being reasonable. But I think it is important to recognize that, in my opinion, it is inaccurate to blame that on regulations. The tendency is to say, as I think Mr. Pulsifer said—and I have heard it said elsewhere—that this happened because in regulation it was possible to pass through the cost to the public.

This might have been true if we were regulated in the sense of a class of public utility, where there is only one supplier and the public is dependent on that supplier and if there is an increase in cost you just do, indeed, pass it along. But in the environment that we have had for 40 years, we did not have regulated monopoly; we had regulated competition. And, speaking for the airlines that I was associated with—American and TWA—we had very intense competition. The reason why we did, indeed, end up with what I admit were excessive costs and excessively restrictive work rules was because of the competition, not the regulation.

I was involved with TWA when we took a strike in order not to give in to some demands, and I must tell you, that strike nearly demolished us. This was in 1973 and it took us six months to recover our position. The reason is that, unlike other industries, an airline obviously cannot inventory its material. It cannot have a stockpile from which it will sell while it is on strike. While it is on strike, it loses its customers and it took us six months to get that back. Now, it was the competition and the loss of the traffic to the competition that forced us to give in, not the fact that we were regulated. The regulation did not protect us because when we came back we still had to have the

[Translation]

excès de concurrence, et pourtant, elle était beaucoup moins forte qu'elle ne l'est aujourd'hui. Chaque fois, la CAB a essayé d'enrayer les effets de la concurrence. On a rencontré les difficultés les plus graves vers 1975, et il a fallu adopter des mesures très strictes, diamétralement opposées au libre jeu des forces du marché.

Il ne s'agit que d'un facteur structurel, mais il est important. Ceci pour vous expliquer que si je ne suis pas tellement partisan de la réglementation dans ce secteur d'activités, en temps normal, il faut bien reconnaître que son absence cause des problèmes.

M'accordez-vous encore une minute?

Le président: Oui, oui.

M. Brenner: J'aimerais faire une observation à propos . . .

M. Nowlan: Vous n'empiétez pas sur mon temps de parole, mais bien sur le sien.

Le président: Non, les députés auront amplement le temps de poser des questions; nous passerons de l'un à l'autre et vous pourrez poser des questions supplémentaires. Allez-y, monsieur Brenner.

M. Brenner: Merci. J'aimerais en revenir à l'intervention faite par M. Pulsifer à propos des coûts de la main-d'oeuvre et du salaire d'un capitaine travaillant pour une compagnie aérienne. Je ne prétendrai certainement pas que les salaires touchés sont raisonnables. Toutefois, à mon avis, il ne faut pas en imputer la faute à la réglementation. J'ai entendu M. Pulsifer, entre autres, reprendre à son compte l'opinion qui veut que si les barèmes sont tellement élevés, c'est parce que la réglementation permet de faire assumer les frais par les passagers.

Cela aurait pu être le cas, si nous avions été assujettis à une certaine réglementation en tant que compagnie de services publics, seul fournisseur sur le marché, dont le public dépend, et qui fait prendre en charge à ses clients toute augmentation du prix de revient. Mais pendant 40 ans, ce n'est pas le monopole qui a été réglementé, mais bien la concurrence. Je puis vous dire que les compagnies aériennes pour lesquelles j'ai travaillé—*American* et *TWA*—ont fait face à une concurrence extrêmement forte. C'est à cause de la concurrence, et non pas de la réglementation, que nous avons fini, je l'avoue, par enregistrer des coûts excessifs et par avoir des règlements de travail extrêmement restrictifs.

Je travaillais pour la *TWA* lorsqu'une grève a été déclenchée, la direction de la compagnie ne prétendant pas céder à certaines revendications, et force m'est de vous dire que nous en sommes sortis quasiment anéantis. Cela remonte à 1973, et il nous a fallu six mois pour nous remettre. À l'encontre d'autres secteurs d'activités, les compagnies aériennes ne peuvent, bien sûr, en cas de grève, vendre le matériel stocké. En cas de grève, elles perdent leur clientèle, et il nous a fallu six mois pour regagner ses faveurs. Ce n'est pas parce que nous étions assujettis à une certaine réglementation, mais bien à cause de la concurrence et du fait que nos passagers se sont

[Texte]

same fares as American and United. They did not give us higher fares because we had settled the strike, finally.

So, I just do want to make that point. This is a very important point for the long run because, as I think Mr. Joedicke said, and I agree, in the long run the new carriers who now have the benefit of very low seniority will, in time, face the same problems. I believe their very low cost now is not permanent. Thank you.

The Chairman: Mr. Nowlan, one more question and then I will switch.

Mr. Nowlan: Yes, okay. There are so many, but basically a general question really to the panel and perhaps Mr. Pulsifer and Mr. Brenner, just to clarify what we are talking about here.

Deregulation is what has been talked about. I understand very superficially the American act, the Airline Deregulation Act of 1978, on which there is still to be a comprehensive review in 1984, which I think Mr. Pulsifer touched upon, but in the States, when we talk about deregulation we are talking about a wide-open environment where the only words that the potential carrier has to meet is "fit, willing and able" to provide a carrier service or a route. In Canada, however, with our CTC-ATC—Air Transport Committee of the CTC, comparable to your CAB, Civil Aeronautics Board—we have today "public convenience and necessity" as sort of the judgment factor. This is where we really . . .

• 1135

You are talking about wide-open skies. You talked about a controlled competition, Mr. Brenner. In effect, that puts an entirely different emphasis on some of your concerns, if there is going to be a regulatory atmosphere in Canada in the present and the future as a result of this policy paper.

We are not going to get into the white paper. You are talking about the American experience. But your American experience, flowing from your act, is going from regulated competition—which was your phrase—to wide-open skies, where the only words, as I understand it, are fit, willing and able to provide the service, as long as you can come up with the financial backing to launch the airline. Is that not correct?

Mr. Brenner: Absolutely. I wanted to make it very clear that what we had before deregulation was not a monopoly. It is important that you understand. We had competition, and I believe the public got the benefits of the competition. The only thing that existed was that . . . This competition was conducted within a framework which kept it from being totally unrestricted. It is that difference, I submit, which creates the

[Traduction]

tournés vers les autres compagnies, que nous avons dû céder. La réglementation ne nous a pas protégés, car quand nous avons repris nos opérations, nous avons dû imposer les mêmes tarifs que l'*American* et la *United Airlines*. En fin de compte, on ne nous a pas accordé des tarifs supérieurs parce que nous avons réglé la grève.

Je tenais simplement à faire cette observation. Elle est importante à long terme, car, comme l'a dit, je pense, M. Joedicke, et je suis bien d'accord avec lui, à long terme, les nouveaux transporteurs sur le marché vont rencontrer les mêmes difficultés. Les tarifs très bas qu'ils pratiquent ne pourront être maintenus. Merci.

Le président: Monsieur Nowlan, encore une question; ensuite, je passerai à un autre intervenant.

M. Nowlan: Oui, très bien. J'en ai plusieurs, mais je vais poser une question générale à nos témoins, plus spécialement peut-être à MM. Pulsifer et Brenner, pour jeter quelques éclaircissements sur le problème dont nous sommes saisis.

Nous avons parlé de la déréglementation. J'ai une petite idée de la loi américaine de 1978, la *Airline Deregulation Act*, qui doit encore faire l'objet d'un examen approfondi en 1984, et qui a été évoquée brièvement par M. Pulsifer. Quand on parle de déréglementation, aux États-Unis, on s'aperçoit que les compagnies aériennes disposent d'une marge de manoeuvre assez grande, puisqu'elles doivent prouver essentiellement qu'elles sont aptes à desservir un itinéraire, et désireuses de le faire. Au Canada, le Comité des transports aériens de la CCT, le pendant du *Civil Aeronautics Board* (CAB) américain, émet une sorte de jugement de valeur quant aux besoins du public et aux nécessités. Voilà pourquoi nous sommes vraiment . . .

Les Américains ont donc le champ entièrement libre. Monsieur Brenner, vous avez évoqué la question d'une concurrence assujettie à certains contrôles. Si ce document politique instaure une réglementation pour le présent et dans l'avenir, il vous faudra revoir les questions qui vous préoccupent sous un angle entièrement différent.

Nous n'allons pas aborder le chapitre du livre blanc. Vous nous avez parlé de l'expérience américaine. Mais si l'on se fonde sur la loi américaine, on passe d'une concurrence assujettie, dans une certaine mesure à la réglementation—pour reprendre votre expression—à une marge de manoeuvre extrêmement grande car pour autant que les compagnies soient aptes à assurer des vols et désireuses de le faire et obtiennent les fonds nécessaires, on leur laisse les coudées franches. C'est bien cela?

M. Brenner: Absolument. Je tenais à bien préciser, car il est important que vous le compreniez, que nous n'étions pas en situation de monopole, avant la déréglementation. Les diverses compagnies se faisaient concurrence et les passagers en ont retiré des avantages. Toutefois, la concurrence ne s'exerçait pas sans aucun frein. C'est précisément cette différence qui

[Text]

problem, given the particular conditions and characteristics of this industry.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Mr. Mathaisel, I was very interested in your testimony, especially since at the end you basically say that some are winners and some are losers, but you yourself did not say where you stand on the subject of regulation or deregulation. I certainly would like you to say that.

I would be interested also in your expertise on pricing. Could you tell me if, before regulation, there was actually cross-subsidization? When an airline, for example, PanAm, United, Delta or Eastern, decided on the price for certain routes, did they take into account the higher yield they might have on another route, or vice versa? Since deregulation, is there no more cross-subsidization of the poorer routes from the wealthier routes, and vice versa?

Mr. Mathaisel: I deliberately took a middle-of-the-road view because I personally think the issue of deregulation has been clouded by so many other issues: the fuel issue, the DC-10 strikes, the PATCO situation and so on; in particular the economy recently.

There had been some losers and some winners, both on the consumer side and on the supplier side, in the sense that some consumers had been winning and some had been losing.

Let me address that issue for just a minute. In the New York to Florida market, we see dramatic price changes, and people are certainly winning there. On the business side, we do not see the businessmen being very price-elastic. They are generally insensitive to price. However, they are service sensitive. They have an elasticity with respect to service that is very high. What we are seeing is a change in the behaviour of the business passenger to accommodate these prices.

As an example, if you were to go from, say, East Hartford, Connecticut to the west coast . . . Before deregulation there was direct service, but now there is a service which is indirect via New York or via Washington at a lower price. There may be direct service, but it is priced higher, so the companies these people work for in East Hartford will actually channel the businessman through New York and through other points that are less in price, because the company is sensitive to price, not the business passenger.

If you talk to a business passenger, his argument is that he saw a loss in service, or a loss of quality of service, because he had to go through another point.

On the issue of pricing, let me point out that from a theoretical point of view it is very difficult for an airline to determine the cost of a seat. It is extremely difficult. You can determine a price in an individual market, a price from a point to another point, on the basis of the demand, on the basis of perhaps the average total cost, but you cannot determine the cost in that market. You can only determine cost at a network level for the entire U.S. airline system because on a particular

[Translation]

suscite les difficultés, étant donné les caractéristiques de ce secteur d'activités et les conditions qui lui sont imposées.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Monsieur Mathaisel, votre témoignage m'a beaucoup intéressé, surtout la fin où vous nous avez parlé des gagnants et des perdants sans vous prononcer sur la réglementation ou la déréglementation. J'aimerais assurément que vous me donniez votre avis là-dessus.

Je tiens aussi à ce que vous nous parliez des prix, étant donné que vous êtes versés en la matière. Pourriez-vous me dire si avant la réglementation, il y avait eu compensation interne? Quand une compagnie aérienne comme la PanAm, United, Delta ou Eastern fixait un tarif valable pour certaines routes, tenait-elle compte d'un rendement supérieur sur un autre itinéraire, ou l'inverse? Depuis l'instauration de la déréglementation, les routes les plus rentables ne servent-elles pas à financer les autres?

M. Mathaisel: C'est à dessein que je vous ai fait part d'un avis assez nuancé car j'estime personnellement qu'en faisant intervenir d'autres questions on a mal jugé la déréglementation—on parle de problèmes de carburant, de grèves des DC-10, de la situation du PATCO et de l'économie en général.

Certains sont sortis gagnants, d'autres perdants tant du côté de la clientèle que des compagnies aériennes.

Permettez-moi de m'attarder quelques instants sur cette question. On a assisté à des modifications tarifaires extrêmement importantes pour la liaison entre New York et la Floride et certains ont assurément tout à y gagner. Les hommes d'affaires se soucient bien peu des fluctuations du prix du billet d'avion, en général. Ils se montrent moins conciliants, par contre, pour ce qui est de la qualité du service. On constate donc que l'attitude des hommes d'affaires a changé, depuis que le prix des billets varie.

Par exemple, si vous vous rendez de East Hartford, au Connecticut, à la Côte ouest . . . Avant la déréglementation, il existait un vol direct mais aujourd'hui on assure la liaison via New York ou Washington à un prix inférieur. Il existe encore un vol direct, plus cher ce qui fait que les compagnies qui ont leurs gens à East Hartford leur font faire escale à New York et ailleurs en dépit des inconvénients car cela leur revient moins cher.

Si vous parlez à un de ces hommes d'affaires, il vous dira qu'il a constaté une baisse de qualité des services puisqu'on l'a obligé à faire une escale.

Pour ce qui est des prix, je vous signale que d'un point de vue théorique, une compagnie aérienne a bien du mal à fixer le coût d'une place d'avion. On peut déterminer le prix dans un marché donné, le prix du transport d'un point à un autre, d'après la demande, d'après peut-être le coût total moyen; cependant, mais on ne peut pas déterminer le coût dans le seul marché. On ne peut le faire que pour l'ensemble du réseau parce que sur un trajet particulier il peut y avoir plusieurs

[Texte]

route which may be serving the market you may have many markets, upwards of 10 or 17 markets, contributing to the route.

• 1140

So the question is: on a particular seat on a particular route, what should the price be and what are the costs? You cannot determine costs in a market, but you can determine prices. You cannot determine price on a route, but you can determine cost. So there is the problem.

Prior to deregulation, there had been a lot of discussion on cross-subsidy. The issue has not been fully resolved because it is difficult to determine the cross-subsidy on the basis of this network effect I just talked about. So when you look at the situation, we find that airlines are pricing below the average cost, the \$77 fare as opposed to the \$85 cost, but they have to be subsidizing that from other routes. The question is: how much of that is being subsidized? The airlines do not know at this point in time; a good many of them do not.

I must say that you would have to be quite an expert to determine the price of a particular seat in a particular market. It is very difficult for them to do that, so they are reacting more than they are leading at this point in time. They are reacting to the demand. It is an experiment; they set a price and see how the demand reacts, they see how the competition reacts, and that is how they are pricing. I do not think they are taking a very analytical view toward pricing at this point in time.

The Chairman: If I may be allowed just a short supplemental. What choice does an airline company have if a competitor comes on the route, point A to point B, and sets the fare at below cost? The old competitor was giving that service, now the only option he has is to go below cost or stop the service. Is that not so?

Mr. Mathaisel: That is right.

The Chairman: So he is doomed one way or the other.

Mr. Mathaisel: He is doomed one way or the other; he has to match the competition.

It is interesting to note which were the carriers that were setting the below-average-cost prices to begin with. They are what we call the new entrants, not only in terms of new entrants into the marketplace, the individual markets, but also perhaps new entrants to the industry, and I would like to take a minute here to talk about these new entrants.

There is a question as to whether or not they pose a threat to established carriers, and in a cost sense they do. First of all, the new entrants have fewer personnel per flight. You will find them operating a DC-9 or a 737 with two crews instead of three. That third pilot, it has been reported, earns up to 3.5 to

[Traduction]

marchés, jusqu'à 10 ou même 17 marchés servis par ce même trajet.

Il s'agit donc de déterminer le coût et le prix d'une place sur un trajet donné. Dans un marché, on peut pas déterminer le coût mais les prix. Par ailleurs, sur un trajet on ne peut pas déterminer le prix mais bien le coût. C'est là que réside le problème.

Avant la déréglementation, l'interfinancement a fait l'objet de beaucoup de discussions. La question n'a pas été complètement réglée car il est difficile d'établir la marge d'interfinancement à cause du réseau et de l'effet qu'il a. Alors, dans ce contexte, nous avons établi que les compagnies aériennes offrent des prix inférieurs à leurs coûts moyens, le tarif à \$77 par rapport aux coûts qui sont de \$85; cependant, les compagnies doivent pouvoir financer ce coût inférieur par les autres routes. Il s'agit de savoir dans quelle mesure le financement provient celles-ci? Nombre de compagnies aériennes ne sont pas capables de répondre à cette question.

Il faut reconnaître qu'il faut être très compétent pour déterminer le prix d'une place donnée dans un marché. Les compagnies aériennes ont beaucoup de difficultés à faire cela; alors, à l'heure actuelle, elles se contentent de réagir à la demande. Il s'agit d'une expérience: les compagnies fixent un prix et voient la réaction de la demande; elles voient la réaction des concurrents et fixent leurs prix ainsi. À mon avis, aujourd'hui, les tarifs ne sont pas suffisamment étudiés.

Le président: Les membres du Comité me permettront de poser une petite question supplémentaire. Que peut faire une compagnie aérienne si un concurrent offre un même service sur le trajet, du point A au point B et qu'il offre des tarifs plus bas? La première compagnie offrait un service et maintenant tout ce qu'elle peut faire, c'est d'interrompre le service ou de ne pas faire ses frais. N'est-ce pas?

M. Mathaisel: En effet.

Le président: Donc, la compagnie est condamnée, d'une façon ou d'une autre.

M. Mathaisel: Elle est condamnée d'une façon ou d'une autre, elle doit faire face à la concurrence.

Il est intéressant ici de savoir quels transporteurs offraient des prix inférieurs à leurs coûts. Il s'agit des nouveaux arrivés sur le marché, mais non seulement sur le marché mais également des nouveaux arrivés dans l'industrie et j'aimerais ici faire une petite digression.

Il s'agit ici de voir si ces nouveaux arrivés menacent les transporteurs établis; du point de vue des coûts, c'est le cas. Tout d'abord, les nouveaux arrivés ont un personnel plus réduit par vol. Ces nouvelles compagnies exploitent des DC-9 ou des 737 avec seulement deux membres d'équipage alors qu'habi-

[Text]

4 per cent of an airline's direct operating cost. That third crew member does not exist in the new entrants, the new carriers.

Secondly, as Mr. Joedicke referred to earlier, these new entrants have many more flight hours per month. The stick time is extremely high; it is double what it was before deregulation. We are finding that the new entrants are using their pilots to the extent of 80 hours per month flight time, as compared to 50 or 55 for some of these other carriers. So the productivity of the pilots and the crew is very high.

Third, the new entrants have lower wage scales. A New York Air captain—New York Air being a new entrant in the sense that it started within the last two or three years—starts at \$30,000 a year, whereas the industry pay scale runs from \$71,000 per year to \$125,000.

• 1145

Fourth, we find that the new entrants have high productivity. You see, when a new airline starts, it is usually by an entrepreneurial type of individual who has the investment in the firm itself; so he has a lot of incentive. But the employees themselves have a great deal of incentive. They are aware that the new airline is an experiment, and they want to be part of that experiment. In fact, at People Express there is a rule that the new employee is required to purchase a certain number of shares in that airline. So they have an awareness of what is going on and an incentive to be very productive for the airline.

Fifth, we find that new entrants have a very low cost-infrastructure. They do not have the investment that the established carriers have in the maintenance facilities, in the interlining facilities like ticketing, the gate agents, the handling personnel. Their costs are relatively low because they have a lower cost structure for the infrastructure.

I might point out that deregulation changed the market structure but did not allow for a change of the infrastructure of the airline, which is the problem we are seeing here. The new entrants have a new infrastructure that is very low in cost, whereas the older established carriers have unions and work rules that are very difficult to change. That is the problem: They are not able to change that infrastructure that easily.

There are a few other points about the new entrants. The new entrants are serving markets with aircraft that are usually secondhand. You can buy an aircraft for \$3 million or \$4 million. So it is a trade-off of capital costs, the cost of these aircraft, versus operating cost. What they intend to do is hopefully get the business rolling in two or three years with

[Translation]

tuellement il y en a trois. Ce troisième pilote, d'après certains rapports, représente jusqu'à 3,5 à 4 p. 100 des coûts d'exploitation directs de la compagnie aérienne. Les nouveaux transporteurs, les nouveaux arrivés, n'ont pas ce troisième membre d'équipage.

Deuxièmement, comme le disait M. Joedicke, ces nouveaux arrivés ont beaucoup plus d'heures de vol par mois. Les pilotes comptent beaucoup d'heures de vol; deux fois plus qu'avant la déréglementation. Nous avons appris que les nouveaux arrivés imposent jusqu'à 80 heures de vol par mois à leurs pilotes alors que certains des autres transporteurs n'exigent que 50 ou 55 heures de vol par mois. Donc, la productivité des pilotes et des membres d'équipage des nouvelles compagnies est très élevée.

Troisièmement, les nouvelles compagnies offrent des salaires plus bas. Un capitaine de la compagnie *New York Air*—cette compagnie est un nouvel arrivant en ce sens qu'elle a été formée il y a deux ou trois ans—reçoit au départ \$30,000 par année alors que dans l'ensemble de l'industrie, l'échelle des salaires varie de \$71,000 à \$125,000 par année.

Quatrièmement, les nouveaux arrivants ont un haut taux de productivité. En effet, la création d'une nouvelle compagnie aérienne repose habituellement sur les épaules d'un homme d'affaires qui investit dans la compagnie; donc il veut que son investissement soit rentable. Les employés sont aussi très encouragés, ils savent bien que la nouvelle compagnie est une expérience et ils en font partie. En fait, par exemple, dans la compagnie *People Express*, un règlement stipule qu'un nouvel employé doit acheter un certain nombre d'actions de la compagnie. Les employés sont donc conscients de la situation financière de la compagnie et ont tout intérêt à ce que la compagnie fonctionne bien.

Cinquièmement, les nouveaux arrivants ont une infrastructure qui coûte très peu. Ils n'ont pas à amortir les investissements qu'ont faits les anciens transporteurs pour ce qui est des hangars, des services aéroportuaires tels que les billets, les agents de porte et les manutentionnaires. Les coûts des nouvelles compagnies sont relativement bas car leur infrastructure est moins complexe.

J'aimerais souligner ici que la déréglementation a changé la structure du marché mais n'a pas apporté de changements à l'infrastructure de la compagnie aérienne, d'où le problème que nous avons. Les nouvelles compagnies ont une nouvelle infrastructure très bon marché alors que les anciens transporteurs établis doivent faire face à des syndicats et respecter des règlements qui sont très difficiles à changer. C'est là le problème: les anciennes compagnies ne peuvent pas changer leur infrastructure aussi facilement.

Il y a quelques autres caractéristiques communes à ces nouveaux arrivants. Ces compagnies desservent leur marché avec des avions usagés dans la plupart des cas. On peut acheter un avion pour 3 ou 4 millions de dollars. Ils équilibrent donc les coûts d'investissement, c'est-à-dire les coûts d'achat de l'avion par les coûts d'exploitation. En fait, ce qu'espèrent ces

[Texte]

these low-capital-cost airplanes, so that in two or three years down the line they can afford to buy better, efficient aircraft.

The other thing is the aircraft productivity. The new entrants are operating in markets that have typically a hub kind of a structure, a hub-and-spoke structure. This is very efficient. So we find that aircraft productivity is very high. The new entrants are operating an average of 11.25 hours per day with their aircraft. That is the utilization of the aircraft—11.25 hours; whereas you find that in the established carriers it is about 7.5 hours per day. It is 11.25 versus 7.5. This utilization can reduce insurance, depreciation, and interest expense by 30 per cent on an hourly basis. So that is why they are lower cost.

The last thing I might point out about the new entrants is that they are localized airlines and, as such, have localized managements. These managements react to the local environment much more easily than, say, United Airlines or a PanAm, which spans the globe and cannot react to an environment many miles away as easily as the new entrants can.

So we find that there are some winners and some losers. The winners are the new entrants; the losers are those with the high infrastructure costs. The question is: Will deregulation result in a decrease in the number of these high infrastructure airlines, such as the PanAms and the Braniffs, and an increase in the number of new entrants, to the scenario of 100 or 200 new airlines? This question is whether that will happen. It is a likely scenario. The question is how, if that does happen, it would benefit the consumer. What does the consumer see in the change? He will probably see lower fares, but he will also see a change in his network structure, so that, as in that Hartford-to-the-west-coast situation, he will probably have to go out of his way and be inconvenienced for a lower fare.

The Chairman: I am going to go now to Mr. Skelly, followed by Mr. Siddon. What I am going to propose, because we are already running into the proverbial difficulty of time, is that the member direct the question to a specific witness and, at the end, we give each witness five or six minutes to have his own wrap-up, if that is agreeable to the committee. Mr. Skelly.

• 1150

Mr. Skelly: The questions I had before you do that, Mr. Chairman, were of a general nature, and they are impressions I have drawn from the discussion this morning, because I guess we essentially are going to have to try and judge the experience which is currently unfolding in the American market compared with what we want here. I was going to put the five general questions because those are impressions I have drawn, and maybe somebody would care to attack them.

Basically, the first thing, drawn from what you have said—and just try to apply it in the Canadian market—is the fact

[Traduction]

compagnies, c'est que les affaires soient assez bonnes pour que d'ici deux à trois ans elles puissent se permettre d'acheter des avions de meilleure qualité et plus rentables.

Il y a également la productivité de l'avion. Les nouveaux arrivants s'installent sur les marchés qui sont très ramifiés. C'est très efficace. Alors la productivité de l'avion est très élevée. Les nouveaux arrivants utilisent leurs avions en moyenne pendant 11.25 heures par jour, alors que les transporteurs établis ne les utilisent que pendant environ 7.5 heures par jour. Il faut comparer 11.25 à 7.5. Cet usage plus intensif des avions permet de réduire les coûts d'assurance, d'amortissement et intérêts d'environ 30 p. 100 si le calcul est fait par heure. Ceci explique les coûts plus bas.

Une dernière chose au sujet des nouveaux arrivants: il s'agit de compagnies aériennes locales qui en tant que telles, ont des directions locales. Les cadres peuvent mieux réagir au milieu local, beaucoup plus facilement disons qu'une compagnie comme *United Airlines* ou *Pan American*, des compagnies mondiales qui réagissent beaucoup plus lentement aux événements qui se produisent très loin.

Donc, il y a des gagnants et des perdants. Les gagnants, ce sont les nouvelles compagnies; les perdants, ce sont les compagnies ayant à supporter des frais d'infrastructure très élevés. Il faut voir si la déréglementation entraînera une réduction du nombre de compagnies aériennes à forte infrastructure, telles que les compagnies *Pan American* et Braniffs et parallèlement si la déréglementation entraînera une augmentation des nouveaux arrivants, jusqu'à ce qu'il y ait quelques 100 ou 200 nouvelles compagnies aériennes. Il faut voir si cela se produira. C'est un scénario possible. Il faut déterminer les avantages possibles aux consommateurs. Quelle incidence auront ces changements sur le consommateur? Il y aura probablement des tarifs moins élevés, mais le réseau sera modifié si bien que le consommateur devra parfois se déplacer, comme dans l'exemple de Hartford à la côte ouest, pour profiter d'un tarif plus bas.

Le président: Je donne maintenant la parole à M. Skelly et ensuite ce sera M. Siddon. Encore une fois, nous risquons de manquer de temps alors j'aimerais que le député pose sa question à un témoin donné et qu'à la fin de la séance nous donnions à chaque témoin cinq ou six minutes pour résumer son intervention si le Comité est d'accord. Monsieur Skelly.

M. Skelly: Avant votre intervention, monsieur le président, j'avais préparé des questions d'une portée générale qui se rapportent à la discussion que nous avons eue ce matin; essentiellement, nous devons essayer de tirer profit de l'expérience américaine pour voir ce que nous pouvons faire ici. J'allais poser 5 questions générales car ce sont des impressions que j'ai et peut-être un témoin voudra les corriger.

Premièrement, on peut conclure de ce que vous avez dit que le marché américain est très différent du marché canadien.

[Text]

that the U.S. market appears to be very different from the Canadian market. We are looking at questions, for our purposes, of differences almost as in dealing with apples and oranges—withdrawal of carriers, the number of alternates available, more firms—which certainly seem to give the American market more options to deal with the question of deregulation than we do here.

The second thing that seems to be apparent, again, is the trial and error nature of the problems which are created by the trial and error pricing and the below-cost pricing, which I wonder if we could tolerate in the Canadian market. We have so few carriers and they are already in precarious positions. Withdrawal here would be far more serious than withdrawal there because, again, you have the opportunity to substitute with other modes, and you have other firms. But, to my way of thinking, it would be extremely destructive if we were to get into this, far more destructive below-cost pricing here.

The other thing which seems to be going on where the new entrants have arrived—who seem to have been discouraged, as they mention, by other factors: the fuel prices, the high interest rates, the downturn in the economy—is the deunionization of the labour market. Certainly you have mentioned productivity problems with high wages and low stick time. Take an example such as Alaska where the stick time is not... As I understand, in the United States it is limited to 80 hours a month. A pilot cannot fly more than 80 hours a month. But that does not deal with the question of duty time, in which pilots can be required to load airplanes, work in the station, sell tickets, et cetera. Also long layover times, where you can be required to take an aircraft out of Seattle at 8 a.m. and then fly it back at midnight. That, again, is a problem, although you are not dealing with stick time; it is not necessarily unproductive either, but you are putting a great physical strain on those individuals by basically having them hang around for 16 hours in a day and run two aircraft trips.

So the deunionization things like duty time and whatnot seem to be a problem, and I would not mind hearing how it gets addressed down there. Are you advocating that dealing with productivity would be removing the trade union system?

The fourth thing I have drawn from the remarks is that you really do not know what is going on. You have been cautioned that it is too soon to tell and, on that basis, what I am wondering is whether or not we should stand right away from it until patterns do begin to develop.

The fifth thing which does not seem to have been mentioned—although some people have said they are in a re-equipping cycle: I would ask if you noticed any impact on the manufacturing industry in the United States. Certainly in the

[Translation]

Cela revient à toutes fins utiles à mêler les torchons et les serviettes: retrait des transporteurs, nombre de solutions de rechange, d'entreprises etc.; il me semble que le marché américain a beaucoup plus de possibilités que le marché canadien pour ce qui est de la déréglementation.

Deuxièmement, il y a les problèmes qu'entraînent la fixation empirique des tarifs et les tarifs inférieurs au coût, je me demande si l'on pourrait tolérer cette situation dans le marché canadien. Il y a peu de transporteurs et ils sont déjà en mauvaise posture. Au Canada, le retrait d'une compagnie aurait des conséquences beaucoup plus graves qu'aux États-Unis car encore une fois, aux États-Unis, il y a d'autres modes de transport, il y a d'autres compagnies. Je pense qu'il serait extrêmement dangereux pour le Canada de se lancer dans cette voie; ce serait beaucoup plus destructif d'offrir des tarifs à des niveaux inférieurs au coût au Canada. Il y a également d'autres conditions qui semble-t-il ont découragé les nouveaux arrivants, et je parle ici du prix du carburant, des taux élevés d'intérêt, de la récession économique; cependant il y a également la désyndicalisation de la main-d'oeuvre. Bien sûr, vous avez évoqué les problèmes de productivité, des salaires élevés et le peu d'heures de vol.

Prenons par exemple l'Alaska... Si je comprends bien, aux États-Unis, un pilote ne peut accumuler plus de quatre-vingts heures de vol par mois. Cependant, cela n'a rien à voir avec la question du temps de travail, pendant lequel les pilotes peuvent charger des avions, travailler aux guichets, vendre des billets, etc.. Il y a également les longues périodes d'attente, où un pilote peut partir de Seattle à 8h00 le matin et ne revenir qu'à minuit. Cela encore une fois pose un problème, bien que le pilote ne fasse pas d'heures de vol réelles; cependant il n'est pas nécessairement improductif cela représente un certain effort physique que de rester pendant seize heures par jour à ne rien faire et de devoir assurer 2 vols.

Donc, le facteur de désyndicalisation auquel se rapporte le temps de travail et le reste semble poser un problème et j'aimerais savoir comment l'on essaie de le régler aux États-Unis. Pensez-vous que l'élimination des syndicats permettrait d'augmenter la productivité?

Ma quatrième conclusion, d'après ce que vous avez dit, c'est que vous ne savez pas vraiment ce qui se passe. Vous dites que l'expérience est encore trop neuve pour voir et d'après ce que vous dites, je me demande si nous ne devrions pas attendre des résultats concrets.

Cinquièmement, et l'on n'en a pas vraiment fait état bien que certains aient dit qu'ils sont en phase de rééquipement, j'aimerais savoir si vous avez remarqué des répercussions sur l'industrie aéronautique américaine. Bien sûr, pour ce qui est

[Texte]

question of re-equipping, I imagine nobody is going to leap forward or is going to cancel your financial statements. What has been the effect on Boeing and other manufacturers in the United States?

So, I will just summarize these. I do not know if somebody wants to take a poke at them but there are five general questions and they are basically there.

The Chairman: Mr. Brenner. Try to be as brief as possible, please.

Mr. Brenner: I shall. Thank you.

Let me comment on the last of your questions: the effect on the manufacturers. It seems quite clear—and I think Mr. Joedicke made reference to it as well—that, with the airlines being in the situation they are now, it has had severe impact on their ability to finance equipment replacement. Orders have been cancelled. Other orders have been deferred. One of our major manufacturers, Lockheed, has gone out of the commercial market. Boeing has cut back its forecast. The new 150-seat airplane which has been talked about has now been pushed back on the shelf a bit more. So I think it has had a very significant effect on the ability to modernize fleets.

• 1155

Perhaps I might let the others answer the other questions.

The Chairman: Who wants to deal with the Canadian market versus the U.S. market?

Mr. Pulsifer: I certainly do not, but I would like to comment on labour.

The Chairman: All right.

Mr. Pulsifer: There is a difference of opinion here on labour, and I thought it might be useful to highlight that.

Mr. Brenner takes the position that the old regime of regulation, which I will not call protective regulation because he does not like that, had a neutral effect on labour. That is, under the old regime airlines had incentives to keep labour costs down, and those were about the same as the incentives that prevail today.

As parliamentarians, let me ask you a question: The strongest supporters of regulation in the airline business and in the trucking business in the United States were the labour unions. Now, they must have felt that they were better off under regulation; that must be their view. So for that reason alone I suggest it is clear that labour was better off under the old regime than under a market regime.

The second point on labour. It was asserted by at least two of my co-nationals and co-panelists that as the new airlines evolve, their labour costs will go up. That will be impossible if the market truly governs. The market wage for these airline skills will determine the price of labour because if a company

[Traduction]

du rééquipement, je ne pense pas que qui que ce soit veuille attaquer votre bilan financier. J'aimerais savoir quel a été l'effet de la déréglementation sur la compagnie Boeing et les autres manufacturiers de produits aéronautiques américains?

Voilà mes 5 questions générales j'aimerais savoir si quelqu'un a quelque chose à répondre.

Le président: Monsieur Brenner. Essayez d'être aussi bref que possible, s'il vous plaît.

M. Brenner: Ma réponse sera courte, merci.

J'aimerais revenir à votre dernier point, c'est-à-dire les manufacturiers. Il semble assez évident—et je crois que M. Joedicke en a parlé lui aussi—que la situation dans laquelle se trouve les compagnies aériennes n'est pas propice au financement de matériel de remplacement. Des commandes ont été annulées. D'autres ont été reportées à plus tard. Un des grands avionneurs, la compagnie Lockheed, s'est retiré du marché commercial. La compagnie Boeing a dû changer ses prévisions. Le nouvel avion à 150 passagers dont on avait parlé a été reporté à plus tard. Donc, je crois que la déréglementation a eu une incidence assez considérable sur la modernisation des flottes.

Je préfère laisser quelqu'un d'autre répondre aux autres questions.

Le président: Qui veut faire une comparaison entre marchés canadiens et américains?

M. Pulsifer: Certainement pas moi, mais j'aimerais prendre la parole au sujet des syndicats.

Le président: D'accord.

M. Pulsifer: Je remarque ici un désaccord au sujet de la main-d'oeuvre; je crois qu'il serait utile d'en parler.

M. Brenner maintient que l'ancien régime de réglementation, que je n'appellerai pas réglementation protectrice car il n'aime pas cette expression, n'avait pas d'incidence sur la main-d'oeuvre. Il dit qu'en vertu de l'ancien régime, les compagnies aériennes étaient encouragées à réduire leurs coûts de main-d'oeuvre et que la situation n'a, à toute fin pratique, pas changé aujourd'hui.

J'aimerais vous poser une question en tant que parlementaire. Aux États-Unis, ce sont les syndicats qui ont le mieux défendu la réglementation au chapitre des compagnies aériennes et des compagnies de camionnage. Les syndicats ont dû juger qu'ils pouvaient profiter de la réglementation; telle devait être leur opinion. Alors, à partir de là, je pense qu'il est évident que la main-d'oeuvre était en meilleure posture dans l'ancien régime.

Deuxièmement, encore au sujet de la main-d'oeuvre; deux de mes compatriotes qui ont participé à la discussion pensent qu'à mesure que les nouvelles compagnies aériennes évolueront, leurs coûts de main-d'oeuvre augmenteront. Cela ne se produira pas si les forces du marché jouent vraiment. Les

[Text]

is in the position where its labour force forces labour costs up above a certain point and becomes uncompetitive, then a new airline will come in. So in my opinion we are going to have a rationalization of our labour costs, and it will be permanent.

Mr. Skelly: Something should be clarified when we are talking about stick time versus duty time. Would you straighten that out for us?

Mr. Pulsifer: All right. You virtually alluded to whether or not the new incentives governing labour costs in the new airlines impinge adversely on safety. You were virtually there.

Mr. Skelly: No, absolutely not.

Mr. Pulsifer: No?

Mr. Skelly: All I suggested is that individuals, especially new market entrants not protected by a contract, are going to be forced to work long hours, that the FAA in fact set the stick time at 80 hours, and that in fact you did not look at all at the question of duty time in which an individual can be forced to load aircraft and handle other factors. This is part of your rationalization.

Mr. Pulsifer: I agree with that.

Mr. Skelly: That is all I wanted to know.

Mr. Pulsifer: If safety is not involved, I would say that pilots will have to accept terms and conditions that are warranted by the market for their services.

Mr. Skelly: But they are doing that now, in the difference between duty time.

Mr. Pulsifer: Yes.

Mr. Skelly: And we should be talking about duty time, not just stick time.

Mr. Pulsifer: With some airlines, yes. The other point of difference is whether the new entrants have forced the larger, older airlines into these under-cost pricing wars. In my view they have not because so far they are a very small factor in the market. I certainly agree they are the wave of the future, but at the moment the short-haul carriers, with the sole exception of the Texas area, have not had a price impact on the trunk lines.

The Chairman: I am now going to have to go to Mr. Siddon.

Mr. Skelly: Oh, I do not get anything else.

The Chairman: You might.

Mr. Siddon: Depending on how general my five specific questions are, Mr. Skelly.

[Translation]

salaires des employés des compagnies aériennes déterminent dans une certaine mesure le prix de la main-d'oeuvre car si une compagnie se retrouve dans une situation où ses coûts de main-d'oeuvre font augmenter les coûts au-delà d'un certain seuil et que la compagnie n'est plus concurrentielle, eh bien, une nouvelle compagnie entre sur le marché. Donc, selon moi, nous assisterons à une rationalisation des coûts de la main-d'oeuvre et cette rationalisation sera permanente.

M. Skelly: Il faudrait peut-être bien faire la distinction entre les heures de vol et les heures de travail. Pouvez-vous nous l'expliquer?

M. Pulsifer: D'accord. En fait, vous cherchez à savoir si les nouvelles forces agissant sur les coûts de main-d'oeuvre dans les nouvelles compagnies aériennes peuvent nuire à la sécurité dans les airs. C'est à quoi vous voulez en venir.

M. Skelly: Non, pas du tout.

M. Pulsifer: Non?

M. Skelly: Tout ce que j'ai dit, c'est que les employés des nouvelles compagnies qui ne sont pas protégés par une convention risquent d'être forcés à travailler pendant de longues heures, que l'administration fédérale américaine de l'air a établi qu'un pilote peut faire jusqu'à 80 heures de vol par mois et qu'en fait, vous n'avez pas du tout touché à la question du temps de travail pendant lequel un agent peut être forcée de charger un avion et de faire d'autres choses. Cela fait partie de votre rationalisation.

M. Pulsifer: Je suis d'accord.

M. Skelly: C'est tout ce que je voulais savoir.

M. Pulsifer: Si nous faisons abstraction de la sécurité, je dirais que les pilotes devront accepter les conditions de services qui seront imposées par les forces du marché.

M. Skelly: Mais, c'est déjà fait, compte tenu de l'écart entre le temps de travail et le temps de vol.

M. Pulsifer: En effet.

M. Skelly: Et il faudrait parler du temps de travail et non pas du nombre d'heures de vol.

M. Pulsifer: Dans certaines compagnies aériennes plus anciennes oui. Il s'agit également de savoir si les nouvelles compagnies ont forcé les compagnies aériennes plus anciennes à se lancer dans ces guerres de prix. Je ne crois pas que ce soit le cas car jusqu'à maintenant, ils ne représentent qu'une partie infime du marché. Je conviens que ce sont des compagnies d'avenir, mais à l'heure actuelle, les transporteurs courts-courriers, sauf au Texas, n'ont pas fait baisser les prix des grosses compagnies.

Le président: Je dois maintenant donner la parole à M. Siddon.

M. Skelly: On a pas répondu à toutes mes questions.

Le président: Monsieur Siddon.

M. Siddon: Il faudra voir, monsieur Skelly, si mes questions précises permettent de répondre à vos questions en général.

[Texte]

Mr. Chairman, I have very much appreciated the cross-section of views and expertise we have had presented to us this morning. I want to be fairly specific in directing a couple of questions to Mr. Pulsifer and also to Mr. Brenner.

Mr. Pulsifer's thrust is that the implementation of deregulation in fact makes it rougher and tougher for the big guys; a healthier state of competition will improve the operating efficiency of the trunk carriers and also lead to the growth and emergence of a number of new and highly efficient airlines which operate closer to the margin. I want to ask him specifically if he has any estimates as to the direct costs of the bureaucracy associated with regulation—perhaps on a rough basis at least in terms of the cents per passenger-mile—plus the cost savings to the consumer because of this streamlining effect associated with a more competitive environment.

• 1200

I should say, before I give time to answer that, that a very interesting letter was circulated to the committee just this morning, signed by Richard J. Ferris, based on an article written by the President and Chief Executive Officer of United Airlines, in which he confirms what Mr. Pulsifer has told us this morning. If we recall those charts that we saw earlier, of the major trunk carriers, United Airlines had the worst loss record of any of the nine or ten carriers that we saw there, some 3.2 per cent, I believe, in the last two or three years. Yet the President or the Chairman of United Airlines has said that for the first time in the history of air transportation in this country airlines are looking at the different needs of different travellers on different routes, new highly efficient airlines have sprung up throughout the country to effectively challenge the established airlines, of which United is one, on the basis of price. And he says that United thinks deregulation is working, in essence, and that the airlines are now responding to the marketplace, lowering fares, cutting profit margins; and that, in the final analysis, is of benefit to the consumer.

So, before Mr. Pulsifer answers, I would say to Mr. Brenner: how does he respond to this, that by cutting profit margins, by moving to smaller aircraft in areas where short stage lengths and lower passenger volumes are the norm, in fact the benefit is conveyed to the consumer. In these days of high prices and inflation and economic restraint, it is not merely a matter of quality of service any longer to the flying public; provided he can be assured that he is flying safely in an aircraft, it is really more a matter to him of value for money, and value for money dictates.

In fact, some of Mr. Brenner's arguments about large aircraft being more fuel-efficient and cost-effective are wrong in the sense of low stage lengths and more regionalized services, because small turboprop aircraft are more fuel-efficient on a per passenger-mile basis than a large aircraft, even a 737, carrying 150 passengers over those same short stage lengths. So, how can he justify these arguments that, in fact, a move to smaller aircraft, to higher load factors... In fact, he has argued, in a recent report to Air Canada, that seat capacity

[Traduction]

Monsieur le président, je suis très heureux de l'éventail complet d'opinions et de compétences que nous avons ce matin. Je serai assez précis dans mes questions qui s'adressent à M. Pulsifer et à M. Brenner.

M. Pulsifer nous dit que la mise en oeuvre de la déréglementation complique la vie des grosses compagnies; une concurrence plus saine rendra plus efficace les grandes compagnies et permettra également la création et la croissance de nouvelles compagnies aériennes très efficaces dont la marge de profit sera très mince. Plus précisément, j'aimerais savoir si M. Pulsifer a une idée des coûts directs de la bureaucratie afférente à la réglementation; il pourrait nous donner une idée approximative pour ce qui est du coût par passager-mille; il pourrait également nous dire comment cette intégration, associée à une meilleure concurrence, pourra faire faire des économies aux consommateurs.

Je dois dire, avant de lui laisser la parole, que nous avons reçu une lettre très intéressante ce matin; cette lettre, signée par M. Richard J. Ferris, fait état d'un article rédigé par le président directeur général de la compagnie United Airlines, dans lequel il confirme essentiellement ce qu'a nous a dit M. Pulsifer ce matin. Si nous nous reportons aux tableaux qui nous ont été présentés plus tôt, sur les 9 ou 10 transporteurs principaux, c'est la compagnie United Airlines qui a subi les plus fortes pertes, des pertes de l'ordre de 3.2 p. 100, je crois, depuis deux ou trois ans. Et pourtant, le P.D.G. de United Airlines disait que pour la première fois dans l'histoire du transport aérien aux États-Unis, les compagnies cherchent à s'adapter aux différents besoins des passagers; de nouvelles compagnies très rentables ont poussé partout dans le pays pour concurrencer directement les prix des compagnies établies, dont United Airlines. Il poursuit en disant que sa compagnie est d'avis que la déréglementation fonctionne bien et que les compagnies aériennes réagissent maintenant au marché, abaissent leurs tarifs, coupent leur marge de profits; il termine en disant qu'au bout du compte, le consommateur en profite.

Donc, avant que M. Pulsifer réponde à ma première question, j'aimerais que M. Brenner me dise ce qu'il pense de cette évaluation, pense-t-il que le fait de réduire la marge de profits, d'offrir des avions plus petits là où les vols sont courts et où il n'y a pas beaucoup de passagers, pense-t-il que tout cela profite au consommateur? A notre époque de prix élevés, d'inflation et de restrictions économiques, il ne s'agit plus d'offrir simplement un service de qualité aux passagers; sous réserve que le passager soit assuré que son vol ne présente pas de danger, il veut maintenant en avoir pour son argent.

En fait, certains arguments avancés par M. Brenner quand il dit que les gros avions sont plus rentables pour ce qui est du carburant et des coûts, sont faux en ce qui a trait aux courts trajets et aux services régionaux car les petits turbopropulseurs sont plus économes en carburant par passager-mille qu'un gros avion, même un 737 transportant 150 passagers sur la même distance. Alors comment explique-t-il qu'en fait, les plus petits avions sont mieux remplis... En fait, il a fait valoir dans un rapport qu'il a présenté récemment à la compagnie Air

[Text]

has gone down on the short haul routes, while in fact seat capacity might mean these regional airlines are operating at a higher load factor and do not require as large a seat capacity and all the waste that that entails when they are operating large aircraft.

So I really do not understand Mr. Brenner's argument—and I would like him to respond to this—that it is in the interest of the public that the large trunk carriers remain healthy and that competition be restricted, when in fact any reduction of profits is of ultimate benefit to the flying public, and that is what the people are looking for these days. So there are some general questions, a little more specific than Mr. Skelly's, for both of our key witnesses.

The Chairman: Mr. Brenner.

Mr. Brenner: That was a very long question; I am not sure if I can remember it.

The Chairman: I was just going to say, for a "short, snappy one" it was rather long.

Mr. Brenner: Working backwards from the last part that I remember; first, there is no question that a larger plane per seat-mile is more efficient. Now, obviously, that does have to be balanced against the ability of a fillup, the load factor. But this is the point I was making. You take a given market of a thousand passenger day, or whatever; depending on how much you subdivide it into two carriers or four or ten depends how large a plane you can afford to fly at a given load factor. Obviously, if you take a market which has been served by two carriers and put seven in the air, then each will have to fly a smaller plane, which is less efficient.

Mr. Siddon: Even on short stage lengths? You are saying a turbojet is more efficient than a turboprop aircraft?

Mr. Brenner: I said nothing about a turbojet or a turboprop. I was making a general point, and let us stick to jets for a minute. When airlines are now ordering, they are ordering planes smaller than were being ordered 12 years ago, partly because the markets are now fragmented.

Now, I think another part of your question, as I remember it, if I got the drift of it, was, is it not good to reduce profits to the benefit of the public, or words to that effect. I would agree with that if the industry had been earning excessive profits, but what we are talking about now is not reducing profits but increasing losses, and that, I submit, is not in the public's own interest because the public needs good air service which cannot be maintained or improved when an industry is losing hundreds of millions of dollars a year.

• 1205

The Chairman: Mr. Joedicke wants to comment on that.

[Translation]

Canada, que le nombre de places offertes a baissé sur les trajets courts alors qu'en réalité, ce nombre peut simplement signifier que les avions de ces transporteurs régionaux ont un meilleur coefficient de remplissage et que les transporteurs n'ont pas besoin d'autant de sièges et qu'ils n'ont pas à subir les coûts d'un avion plus gros.

Donc, je ne comprends pas l'argument de M. Brenner, et j'aimerais qu'il me l'explique, j'aimerais savoir ce qu'il entend lorsqu'il dit qu'il y va de l'intérêt public que les gros transporteurs demeurent prospères et que la concurrence soit limitée, alors qu'en fait, toute réduction des profits avantage, au bout du compte, les passagers et c'est ce qu'ils recherchent de nos jours. Voici donc mes questions générales, bien qu'elles soient un peu plus précises que celles de M. Skelly, et que j'adresse à nos deux témoins principaux.

Le président: M. Brenner.

M. Brenner: La question est très longue, je ne sais pas si je pourrai m'en rappeler.

Le président: J'allais justement dire que pour une question courte, elle est plutôt.

M. Brenner: Je vais commencer par la fin et remonter. Tout d'abord, il ne fait pas de doute qu'un avion plus gros est plus rentable en siège-mile. Bien sûr, il faut pondérer cette affirmation par le nombre de sièges vendus. C'est précisément ce que j'essayais de dire. Prenons un marché de 1000 passagers par jour; selon la répartition du marché que vous faites, que ce soit entre deux transporteurs, quatre ou même dix, les transporteurs pourront utiliser des avions plus ou moins gros à coefficient de remplissage donné. Bien sûr, si on prend un marché desservi par deux transporteurs et qu'on y fait place pour 7 transporteurs, chacun doit utiliser un avion plus petit, ce qui est moins rentable.

M. Siddon: Même pour de courtes distances? Vous nous dites qu'un avion à réaction est plus rentable qu'un turbopropulseur?

M. Brenner: Je n'ai rien dit de tout cela. Je parlais en termes généraux et tenons-nous-en aux avions à réaction pour le moment. Lorsqu'elles passent des commandes d'avions, de nos jours, les compagnies aériennes commandent des avions plus petits qu'il y a 12 ans à cause du morcellement du marché.

Il me revient maintenant en mémoire une autre partie de votre question, si j'ai bien compris, vous voulez savoir s'il est bon de réduire les profits pour que le consommateur en profite. Je serai d'accord avec vous si l'industrie de transport aérien avait fait des profits énormes; cependant maintenant, nous ne parlons plus de réduire les profits mais bien d'augmenter les pertes et je maintiens que ce n'est pas là l'intérêt du public car celui-ci a besoin d'un bon service de transport aérien et la qualité de ce service ne peut pas être améliorée ni même assurée lorsque l'industrie perd des centaines de millions de dollars par année.

Le président: M. Joedicke voudrait dire quelque chose.

[Texte]

Mr. Siddon: But United Airlines do not seem to object, Mr. Chairman.

Mr. Joedicke: It is almost like telling me that it is cheaper to go by horse and buggy than a car because gasoline is so expensive. Now, if you want to go back to turboprop days and not take advantages of the efficiencies of the new aircraft . . .

The simple fact is, if you are going to grow in the industry with the technologies there, you have to have profit to pay for it or you are going to end up with just the same type of aircraft indefinitely, and these new planes, for their size, are much more efficient than the existing aircraft.

Mr. Siddon: I do not want to prolong the argument, but as a former aeronautical engineer, I could tell you that a turboprop aircraft on short-haul, low-volume service is more fuel efficient than a turbojet or a fan-jet. There is no question about that. It is a fact of science—

Mr. Joedicke: As a matter of fact, we are going back; the aerospace industry is designing turboprops for short haul.

Mr. Siddon: That is what I am talking about.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I will get you on your wrap-up, Mr. Brenner, if we may.

Mr. Corbin: I would like to ask any and all of the witnesses a rather hypothetical question. If the process of the timing of, or the phasing of, deregulation were to be done today, and with some hindsight, of course, would you do it differently? And if the answer to that is yes, then why not adjust the present phasing to take into account particular areas or regions of difficulty? Could I have your comments on that, anyone?

Mr. Pulsifer: It is a very difficult question to answer. I think essentially decisions of the character reflected in the airline deregulation act go far beyond a single vote in both Houses and the signature of the president on a piece of paper. We are talking about a sea change in public policy in the United States. Airline deregulation was the leading edge, in my opinion, of this sea change. If you look at it in that perspective, rather than your counterpart committee in both Houses in Washington looking at the day-to-day situation in the airline industry, and reacting to that legislatively, including what the various special interests—labour and other—want, if you look at it in the broader perspective, then the timing is always right; whenever a sea change occurs, it should occur. I do not know whether that gives you any insight.

Now, as to going backwards, as to the government intervening, I would think that unless we were to reverse the sea change that simply cannot happen. I consider it a virtual tragedy that we should have had as a coincidence the decline in the general economy, the increase in real fuel prices, deregulation, all happening at once and impacting on these older airlines which are very fine corporate institutions. I

[Traduction]

M. Siddon: Il demeure, monsieur le président, que la United Airlines ne semble pas s'y opposer.

M. Joedicke: Cela revient presque à dire qu'il vaut mieux voyager à cheval qu'en automobile car l'essence coûte cher. Cependant, si vous voulez revenir à l'époque des turbopropulseurs, si vous ne voulez pas profiter des avantages des nouveaux avions . . .

Il demeure que si vous voulez vous développer en bénéficiant de la technologie, il faut faire des profits pour la payer sinon, on aura toujours les mêmes avions, indéfiniment; d'ailleurs, ces nouveaux avions, pour leur taille, sont beaucoup plus rentables que les avions existants.

M. Siddon: Je ne veux pas éterniser la dispute mais en tant qu'ex ingénieur en aéronautique, je maintiens qu'un turbopropulseur, sur un service à faible capacité et sur de courtes distances, utilise moins de carburant qu'un avion à réaction. Cela ne fait pas de doute. La science l'a . . .

M. Joedicke: Oui, mais en fait, on revient en arrière; l'industrie aérospatiale est en train de concevoir des turbopropulseurs adaptés aux trajets courts.

M. Siddon: C'est précisément ce à quoi je fais allusion.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Le président: J'aurai une question à vous poser à la fin, monsieur Brenner.

M. Corbin: Ma question est plutôt théorique et elle s'adresse à tous les témoins. Si la mise en oeuvre de la déréglementation devait être échelonnée aujourd'hui, est-ce que vous procéderiez de la même façon? Si la réponse est négative, alors pourquoi ne pas rajuster le calendrier actuel pour tenir compte de régions données ou de secteurs difficiles? J'aimerais savoir ce que les témoins en pensent.

M. Pulsifer: Il est très difficile de répondre à cette question. Essentiellement, des décisions semblables à celles qui sont reflétées dans la loi sur la déréglementation du secteur aérien, vont beaucoup plus loin qu'un vote dans les chambres et la signature du président. Nous parlons de changements en profondeur dans la politique publique américaine. La déréglementation du secteur aérien a été, je crois, le fer de lance de ces changements. Si on étudie la question dans ce contexte, et non dans le cadre limité d'un comité des deux chambres américaines qui étudient de près l'industrie du transport aérien, et qui présentent des lois, tenant compte des différents intérêts, la main-d'oeuvre et les autres, eh bien, si nous étudions ce contexte large, l'échéancier est correct; on ne peut pas arrêter l'évolution. Je ne sais pas si cela répond bien à votre question.

Pour ce qui est de revenir en arrière, pour ce qui est de l'intervention gouvernementale, je pense qu'à moins qu'on ne puisse renverser le cours de l'évolution, c'est impossible. Il est vraiment tragique qu'au moment de la déréglementation, il y ait eu une baisse, un relentissement de l'économie, une augmentation des coûts de carburant, tout cela s'est produit en même temps et tout cela a eu des répercussions sur les

[Text]

regret that very much, but they have the highest incentive now to take Draconian measures to try to survive, and I for one am unwilling to say that the new entrants are going to be the winners. It could well be that some of the old airlines will be the winners. We can look at other industries which had to react to technological change in which the innovators failed and the older companies that adapted to the new technology won, such as retail food, for example.

The Chairman: Another question, Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Are there any other comments?

The Chairman: Yes, Mr. Mathaisel.

Mr. Mathaisel: I would agree with Mr. Pulsifer. It is a difficult question to answer because primarily we are biased by three or four years of deregulation now. But more importantly than that, I think it is a difficult question to answer because what we did was to totally deregulate the environment. I mean, it is not like being half pregnant, it is being full pregnant. We decided to totally deregulate the U.S. carriers. If we decided to do it again, with the knowledge that we have now, I would submit to you that it ought to be a graduated thing. It is an experiment in an industry that has existed for 30 or 40 years and it would perhaps have been better to analyse the experiment under regulated conditions than to change over time. Do it in a graduated manner in some form, so that it would not be too hard to regress.

• 1210

Right now it is difficult for us to regress backwards. We will never be able to go back to the situation we were before 1978. But if we were doing it in a graduated manner, it would be easier to relax some of the small controls we have, or to put the controls back on, than it would be to totally go back to the way we were.

The Chairman: Thank you.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: I wonder if this gentleman could tell me what percentage of the U.S. airline traffic is made up of the general public who pay their own way and what per cent of the U.S. airline traffic is businessmen, who travel on expense accounts and could not care less about the rates?

Mr. Pulsifer: Fifty per cent.

The Chairman: Mr. Joedicke.

Mr. Joedicke: Well, first, you have got to appreciate that in statistics, non-revenue passengers, whether it be airline employees or government officials, do not show in the statistics. But if you take the traffic that is recorded, about 50 per cent of it is called discretionary, which is basically pleasure,

[Translation]

anciennes compagnies aériennes qui sont des sociétés très honnêtes. Je déplore ces coïncidences mais elles forcent d'une certaine façon les compagnies aériennes à prendre des mesures très sévères pour survivre et personnellement, je ne suis pas prêt à dire que ce sont les nouvelles compagnies qui sortiront gagnantes. Il se pourrait bien que certaines anciennes compagnies gagnent. Il y a d'autres secteurs industriels qui ont dû réagir et s'adapter aux changements technologiques, des secteurs où les innovateurs ont échoué et où les anciennes compagnies qui se sont adaptées ont gagné, notamment le commerce de détail de l'alimentation.

Le président: Monsieur Corbin, avez-vous une autre question?

M. Corbin: D'autres témoins veulent-ils répondre à ma question?

Le président: Oui, monsieur Mathaisel.

M. Mathaisel: Je suis d'accord avec M. Pulsifer. Il est difficile de répondre à cette question car, nous avons maintenant trois ou quatre années d'expérience de déréglementation. Mais, essentiellement, je crois qu'il est difficile d'y répondre car, en fait, nous avons levé tous les règlements. Nous sommes allés jusqu'au bout, nous avons levé tous les règlements régissant les transporteurs américains. Si c'était à refaire, d'après notre expérience, je pense qu'il faudrait le faire progressivement. Il s'agit d'une expérience dans un secteur qui existe depuis 30 ou 40 ans et il aurait peut-être mieux fallu analyser l'expérience à mesure qu'elle se déroule plutôt que de tout changer d'un seul coup. Il vaut mieux y aller progressivement afin qu'il ne soit pas trop difficile de revenir en arrière.

A l'heure actuelle, il est difficile aux États-Unis de revenir en arrière. Nous ne pourrions jamais revenir à ce qui existait avant 1978. Cependant, si cette déréglementation avait été progressive, on aurait pu facilement assouplir certains contrôles, il aurait été plus facile de les imposer à nouveau; la situation n'aurait pas changé du tout au tout.

Le président: Merci.

M. Corbin: Merci.

Le président: Monsieur Turner, vous avez la parole.

M. Turner: Je me demande si le témoin pourrait nous dire quel pourcentage des passagers des compagnies aériennes américaines voyagent à son propre compte et quel pourcentage est composé d'hommes d'affaires, qui voyagent aux frais de la compagnie et ne se préoccupent pas du tout des tarifs?

M. Pulsifer: Cinquante p. 100.

Le président: Monsieur Joedicke.

M. Joedicke: Il faut tout d'abord comprendre que dans les statistiques, on ne voit pas les passagers qui ne paient pas, que ce soit des employés des compagnies aériennes ou des représentants du gouvernement. Cependant, si on regarde le passager payant, environ 50 p. 100 du total voyage pour son plaisir alors

[Texte]

and 50 per cent is non-discretionary, which is either businessmen or wealthy individuals.

But when you realize that, in recent times, about 70 per cent of the total traffic has been going on discount, it means that half of the non-discretionary traffic is going on discount. Now, the reason for the high basic fares for the non-discretionary traffic was to make service available whenever they wanted it for the businessman. So, it is really the pricing structure that they really do not understand or remember what a promotional fare is. If it is a promotional fare that everybody can use, then water seeks its lowest level, and the problem with this industry right now is yield more than anything else.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mathaisel: I just have a few statistics to back up what Mr. Joedicke just reported. The ATA in 1981 showed that in 1977, 36 per cent of the coach passengers were on what they call discount fares. In 1980, that 36 per cent went to 52 per cent of the coach passengers who were on discount. The average discount in 1977 was 27 per cent and that increased to 39 per cent in 1980. So in 1980, 52 per cent of the coach passengers were travelling at an average discount of 39 per cent.

The Chairman: Thank you. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. In taking a look at both regulation and deregulation, the only real difference that I can see, after examining all of the statistics and fares and everything else that was presented today, is that regulation provides unfair competition. At least in my opinion it does and I will try to give you a Canadian example of that type of thing, so that we can relate to it.

Regulation is designed to control profitability, naturally. But let us talk about a regulated society, like we have in Canada in the air industry. I hear them talk about loss leaders this morning. Well, Air Canada, our great national airline, has loss leaders all the time. They have got what they call a promotional fare of \$141 return to Miami from Toronto, a distance of 1,235 miles. Yet, I pay coming from my constituency, which is some 300 miles away, from Toronto to Ottawa, \$185 every week. I do not pay it, the taxpayer pays it.

When you call up Air Canada to get on that promotional fare, it is gone. All the seats are gone naturally because they only allot so many in their plane to that. So, then they go to the charter class fare which is \$181 or if you are a businessman and you are going down there and you have got to leave tomorrow, it is \$402 return. I mean we have got the same thing here. You are giving the example of New York to Miami and their \$77 fare there. You have half the distance and the fare is twice that amount. So we have the same thing here in Canada under regulation; I cannot see too much difference there.

[Traduction]

que le reste est composé soit d'hommes d'affaires ou de gens très riches.

Cela étant dit, depuis peu de temps, quelques 70 p. 100 de l'ensemble des passagers a voyagé au rabais, cela signifie que la moitié des passagers non discrétionnaires, comme on les appelle, voyagent au rabais. Or, la raison du tarif de base élevée pour le passager non discrétionnaire c'est d'offrir à l'homme d'affaire un service immédiat. Donc, c'est le tarif qui n'est pas compris; on ne se rappelle pas ce qu'est un tarif promotionnel. S'il s'agit d'un tarif promotionnel mis à la disposition de tous, alors bien sûr, tous cherchent à en profiter et le problème actuel de l'industrie du transport aérien, est une question de rentabilité.

Le président: Merci, monsieur Turner. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

M. Mathaisel: J'aimerais faire état de certaines statistiques à l'appui de ce que M. Joedicke vient de dire. En 1981, l'ATA a établi qu'en 1977, 36 p. 100 des passagers de la classe touriste voyageaient à tarifs réduits. En 1980, cette proportion est montée à 52 p. 100. En 1977, le rabais moyen consenti était de 27 p. 100 et en 1980, cela a monté à 39 p. 100. Donc, en 1980, 52 p. 100 des passagers de la classe touriste profitaient d'un escompte moyen de 39 p. 100.

Le président: Merci. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Dans toute cette question de réglementation et de déréglementation, la seule différence que je peux voir, après avoir étudié toutes les statistiques, les tarifs et toutes les données qui nous ont été présentées aujourd'hui, et bien c'est que la réglementation nuit à la concurrence. C'est du moins ce que je pense et je vais essayer de vous donner un exemple de ce genre de chose au Canada afin qu'on se comprenne bien.

Par la réglementation, on cherche à contrôler les profits, cependant, parlons d'une entreprise réglementée comme nous en avons au Canada dans le secteur aérien. Les témoins ce matin parlaient de pertes. Et bien Air Canada, notre grand transporteur national, offre constamment des tarifs à perte. Air Canada offre un tarif publicitaire de \$141 pour un voyage aller-retour de Toronto à Miami, cela représente 1,235 milles. Et pourtant, de mon côté, qui est situé à environ 300 milles, de Toronto à Ottawa je paie chaque semaine \$185. Plutôt je ne le paie pas c'est le contribuable qui le paie.

Lorsqu'on téléphone à Air Canada pour réserver une place à ce tarif publicitaire, il n'y en a plus. Toutes les places sont vendues car bien sûr le nombre est limité sur chaque avion. La compagnie vous offre ensuite le tarif d'affrètement qui est de \$181; si vous êtes homme d'affaires et que vous devez repartir le lendemain, vous payez \$402 aller-retour. Voilà, nous avons la même chose. Vous donnez en exemple le vol New-York—Miami au tarif de \$77. La distance est moitié moins grande et le tarif est double. Donc, même avec une réglementation, nous avons la même chose au Canada; il n'y a pas tellement de différence à mon avis.

[Text]

• 1215

You talked about the fares rising 17 per cent a year. I am sure if you examine the Canadian experience you will find that it is the same: in a regulated area the fares have gone up at least 17 per cent per year.

So I am a little confused on regulation—and deregulation—where it provides unfair competition. I take a look at our national carrier, which has protected routes in Canada and in those protected routes it can receive up to 26 cents per passenger-mile, in some instances, down to 16 cents per passenger-mile on a regular scheduled economy flight, and then it puts on a flight Vancouver to Honolulu for 6.83 cents per passenger-mile. You know damned well they are not making any money at that; that is a loss leader, per se. But it is putting another private business, an airline here, a charter business, out of business. We are subsidizing their fares, their charter fares to these exotic destinations, and putting out an operator who cannot compete on an equal basis with the national carrier because he is not allowed those trunk lines.

That is why I say that regulation provides unfair competition. I would like your comments on what I have just said.

The Chairman: Mr. Brenner.

Mr. Brenner: I think your first comment, if I recall, was that you have here in Canada, with regulation, clear disparities too, just like some I described. I am not familiar with your Canadian situation, of course, but I would make the comment that in the situation I am familiar with in the U.S. too, with regulation, there were some, not nearly as extreme as today. So to the degree that I interpret your question as signifying that this kind of disparity is questionable, with regulation we did not have as much as we have today.

On the point of the 17 per cent, I think you said that is the rate of increase in Canada as well. By pointing out the 17 per cent, I was not trying to put a qualitative or editorial judgment on whether that is good or bad. I was trying to make clear that what has happened with deregulation was not the extreme bargains the general public thinks. I think the impression has been created, because of the press attention to the price wars, that the prices have just dropped clear out of the bottom under deregulation. The point I was trying to make is, that is not true. The very fact that with deregulation our prices have increased the same as yours with regulation shows that deregulation has not overall been a great bonanza for the consuming public.

Your third point was—I just would not be in a position to comment about a specific competitive situation involving Air Canada and so on.

The Chairman: Thank you, Mr. Brenner.

A quick question, please, Mr. McDermid.

[Translation]

Vous avez parlé des tarifs qui augmentent de 17 p. 100 par an. Je suis convaincu que dans le contexte canadien, les augmentations sont semblables, dans un domaine réglementé, les tarifs ont augmenté d'au moins 17 p. 100 par année.

Donc, je ne comprends pas très bien cette question de réglementation qui permet une concurrence déloyale. Je regarde notre transporteur national, qui a des routes protégées au Canada et sur ces routes cette compagnie reçoit jusqu'à 26 cents par passager-mille; dans certains cas, elle reçoit 16 cents pour un vol économique régulier, la compagnie offre ensuite un vol Vancouver-Honolulu à 6.83 cents par passager-mille. Tout le monde sait très bien que la compagnie ne fait pas d'argent là; C'est un vol à perte. Cependant, ce faisant, la compagnie aérienne fait disparaître une autre entreprise privée, une compagnie d'affrètement. Nous subventionnons ces tarifs, ces tarifs d'affrètement vers ces destinations exotiques et nous faisons disparaître un transporteur qui ne peut pas faire concurrence d'égal à égal avec le transporteur national car il n'a pas accès à ces routes profitables.

Voilà pourquoi j'ai dit que la réglementation donne lieu à une concurrence déloyale. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Le président: Monsieur Brenner.

M. Brenner: Si je me rappelle bien, vous avez d'abord parlé des disparités évidentes que vous voyez au Canada dans un contexte de réglementation, cela se rapport à ce que je disais plus tôt. Je ne connais pas très bien la situation au Canada mais je peux vous dire qu'aux États-Unis, là où je connais mieux la situation, même avec la réglementation, il y avait des écarts qui ne sont peut-être pas aussi extrêmes qu'ils le sont aujourd'hui. Alors dans la mesure où vous cherchiez à savoir si ce genre de disparité est souhaitable, eh! bien avec la réglementation les écarts n'étaient pas si grands.

Au sujet du 17 p. 100, je crois que vous avez dit qu'au Canada c'est le même taux d'augmentation. En donnant ce pourcentage, je n'essayais pas de passer un jugement qualitatif sur le bien-fondé des augmentations. J'essayais simplement de montrer que la déréglementation n'a pas donné lieu à des superaubaines, contrairement à ce que pense le public. Je crois que les gens pensent cela à cause de l'attention des media aux guerres de prix, lorsque les media disent que les prix sont beaucoup plus bas en vertu de la déréglementation. J'essayais de faire comprendre que ce n'est pas le cas. Le fait même que nos prix, déréglementés, aient augmenté parallèlement aux vôtres qui sont réglementés montre bien que la déréglementation n'a pas eu cet effet bénéfique général pour le consommateur.

Pour ce qui est de votre troisième point, je ne suis pas en mesure de faire des commentaires sur une situation de concurrence entre Air Canada et une autre compagnie.

Le président: Merci, monsieur Brenner.

Une dernière question rapide, monsieur McDermid.

[Texte]

Mr. McDermid: Mr. Brenner, you are an adviser to Air Canada, I believe.

Mr. Brenner: Not at the present time, no, sir. I did a study for Air Canada a year ago.

Mr. McDermid: Just one study?

Mr. Brenner: Yes, sir.

Mr. McDermid: And it was on deregulation?

Mr. Brenner: Yes, sir.

Mr. McDermid: Your opinion after two years of deregulation?

Mr. Brenner: Yes, sir.

Mr. McDermid: You presented it to Air Canada. I have it in front of me. It paints a pretty grim picture of deregulation in the United States.

Mr. Brenner: Yes.

Mr. McDermid: Your advice to Air Canada would be to fight deregulation with all within its power?

Mr. Brenner: I was not asked to give them advice. I was asked to report on my observations of U.S. deregulation, which I have done, as I have done in my brief statement today.

Mr. McDermid: If they had hired Mr. Pulsifer, do you think they would get a different point of view on deregulation?

The Chairman: I do not think the witness has to answer that one unless he wishes to.

Mr. McDermid: The trouble with your rulings is they make these meetings very dull, Mr. Chairman.

Mr. Skelly: If you are going to develop your image, we need a little more flamboyancy.

• 1220

The Chairman: The choice is Mr. Brenner's.

Mr. Brenner: If the question was, would Mr. Pulsifer give a different reason, I must conclude he would, based on our many discussions and this discussion today. We do see the results of this differently, no question.

Mr. Skelly: Well, why would he hire you?

Mr. Brenner: You would have to ask Claude Taylor that.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

I think in fairness to the witnesses, and to members too, we want to wrap this up at about 12.30. I suspect some people's stomachs are starting to talk to them. Mr. Nowlan, you wanted to—I am going to insist this time on shorties.

[Traduction]

M. McDermid: Monsieur Brenner, vous êtes conseiller auprès de la compagnie Air Canada, n'est-ce pas?

M. Brenner: Non, pas à l'heure actuelle. J'ai fait une étude pour le compte d'Air Canada il y a un an.

M. McDermid: Une seule étude?

M. Brenner: Oui.

M. McDermid: Et votre étude portait sur la déréglementation?

M. Brenner: Oui.

M. McDermid: Vous avez donné votre opinion sur la déréglementation après deux ans?

M. Brenner: Oui.

M. McDermid: Vous avez présenté cette étude à Air Canada. Je l'ai ici. Vous dressez un tableau plutôt sombre de la déréglementation aux États-Unis.

M. Brenner: Oui.

M. McDermid: Vous conseilleriez à Air Canada de combattre la déréglementation par tous les moyens possibles?

M. Brenner: On ne m'a pas demandé de conseiller. On m'a demandé de présenter un rapport sur mes observations de la déréglementation aux États-Unis; c'est ce que j'ai fait et c'est ce que je fais aujourd'hui dans mon mémoire.

M. McDermid: Si la compagnie Air Canada avait embauché M. Pulsifer, aurait-elle eu un son de cloche différent au sujet de la déréglementation?

Le président: Le témoin n'est pas tenu de répondre à cette question.

M. McDermid: Monsieur le président, vos décisions rendent les séances très monotones.

M. Skelly: Si vous voulez faire une forte impression, il faut être plus expressif.

Le président: C'est à M. Brenner de décider.

M. Brenner: Si vous m'avez demandé si M. Pulsifer donnerait une raison différente et si je me fonde sur nos discussions passées et sur celles d'aujourd'hui, je dois avouer que probablement il le ferait. Il ne fait pas de doute que nous voyons les résultats différemment.

M. Skelly: Dans ce cas, pourquoi vous embaucherait-il?

M. Brenner: C'est une question qu'il vous faudra poser à Claude Taylor.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Je pense que tous ici, les témoins comme les députés, méritent que nous levions cette séance vers 12h 30. Nos estomacs doivent commencer à nous faire signe. Monsieur Nowlan, vous voulez... cette fois-ci, j'insiste pour que les questions soient courtes.

[Text]

Mr. Nowlan: Two very short questions and, I hope, very short answers. It may not be within the realm of the witnesses, but I am interested in the generality, again, of the deregulation experience. We know it is different in the States. You do not have an Air Canada; the carriers pay for airports down there and up here, DOT does.

Coming back to Mr. Pulsifer and Mr. Brenner, on the deregulation, the general decline in the economy and the increase in fuel prices, could any of you—and perhaps it is Mr. Joedicke of the financial world—give me what has happened in his European experience? There you have very regulated airlines—albeit perhaps quite a bit different in terms of what they carry between charter and scheduled service. What has been their profit and loss structure in the last couple of years that we are talking about, looking at the American experience. That is my first question and my second is even shorter.

Mr. Joedicke: To answer that, of course you have a different situation in Europe. The distances are much shorter than they are in North America.

Mr. Nowlan: The prices are much higher.

Mr. Joedicke: Well, just a minute. I realize that. What I am saying is that for a shorter haul, the advantages of air travel are less important.

Secondly, you have alternative means of transportation. I am sure you will find that the railway systems in Europe are much better than they are here, and that is an intentional plan of European governments. They have priced the air fare so high that those who do not have large incomes, or do not need it for business, automatically go on the railroad and therefore subsidize the railroads.

So, what you really have within Europe, is a controlled, intermodal transportation that, by pricing structures, moves the traffic automatically—on price—to the different forms of transportation. They are not competitive in themselves. They provide for long-haul airfares through charter services which are run as subsidiaries of their scheduled airline. The shorter haul either goes by air or by railroad, and because they force it to go on the railroads, they can maintain the service on a profitable basis. So, it is a government-controlled, intermodal transportation system.

Mr. Nowlan: There is no relevance in looking at their profit and loss statements?

Mr. Joedicke: No, I do not believe so. Another reason is that they are subsidized by their governments, in a very insidious way sometimes of not requiring them to pay landing fees and these types of things. But they are subsidizing them; there is no question.

The Chairman: All right.

[Translation]

M. Nowlan: Deux questions très courtes qui seront suivies de réponses très courtes, du moins je l'espère. C'est un sujet qui ne touche peut-être pas directement nos témoins, mais je m'intéresse beaucoup à l'ensemble de l'expérience de déréglementation. Nous savons qu'elle est différente aux États-Unis. Ils n'ont rien d'équivalent à Air Canada; les transporteurs sont responsables financièrement des aéroports alors qu'ici c'est le ministère des Transports.

A propos de la déréglementation, du déclin général de l'économie et de l'augmentation des prix du carburant, je vais vous poser, à M. Pulsifer et à M. Brenner, et peut-être même au représentant des finances, M. Joedicke, une question sur ce qui s'est passé en Europe? Là-bas, les compagnies aériennes sont passablement réglementées, même si les termes diffèrent entre les services réguliers et les activités nolisées. Au cours des deux dernières années dont nous venons de parler, comment peut-on comparer les profits et pertes en Europe à la situation américaine? Voilà pour ma première question et la seconde est encore plus courte.

M. Joedicke: Evidemment, la situation en Europe est différente. Les distances sont beaucoup plus courtes qu'en Amérique du Nord.

M. Nowlan: Les prix sont bien plus élevés.

M. Joedicke: Un instant. Je m'en rends parfaitement compte. Ce que je vous dis c'est que sur les courtes distances, les avantages du transport aérien sont moindres.

En second lieu, vous avez là-bas d'autres possibilités de transport. En effet, le réseau des chemins de fer européens est bien meilleur que le nôtre, c'est une situation créée délibérément par les gouvernements européens. Ils ont fixé les tarifs aériens de telle sorte que les gens qui n'ont pas de très gros revenus, ou qui ne sont pas forcés de prendre l'avion par leurs affaires, pensent automatiquement aux chemins de fer, ce qui constitue une forme de subventionnement.

Autrement dit, l'Europe dispose d'un système de transport intermodal dont la structure tarifaire contrôle automatiquement la place occupée par les différentes formes de transport. Les prix du transport aérien ne sont pas concurrentiels en soi; par contre, les compagnies aériennes ont pour les longs courriers un réseau de charters qui opèrent parallèlement à leurs services réguliers. Sur les courtes distances, on prend soit l'avion soit le train et en forçant une partie de la clientèle à choisir le train, on assure la rentabilité de l'ensemble des opérations. Il s'agit donc d'un système de transport intermodal contrôlé par le gouvernement.

M. Nowlan: Il ne nous servirait à rien de regarder leurs bilans des profits et pertes?

M. Joedicke: Je ne le pense pas. À côté de cela, ils sont subventionnés par leurs gouvernements d'une façon très détournée: dans certains cas, ils ne sont même pas obligés de payer eux-mêmes les redevances d'atterrissage, entre autres choses. Mais ils sont tout de même subventionnés, cela ne fait pas de doute.

Le président: Très bien.

[Texte]

Mr. Nowlan: That is very interesting. Okay, my second short one. Again I am asking this completely openly because we have to face the issue here and I do not know what you have done in the States. The question has arisen here as to what is the realistic distinction now between a scheduled service providing charter seats and a charter service not being able to have scheduled service.

Mr. Joedicke: I think you will find charters today are almost entirely package tours, in which you include hotels and other ground facilities. In essence you find that charters—in the sense of scheduled charters—if you want to look at, say, World Airways or Capitol Airways, trans-continentially, are providing a service that is just one step below the lowest fares provided by scheduled carriers.

If I am going coast to coast, I could go on World, but I live in Manhattan and I do not want to go to Newark and end up in Oakland. But there are enough people for that slight differential and the airlines determine what differential will enable them to attract traffic. They are catering to a different factor of the market. In other words, as this market grows, it has become segmented and the original scheduled airlines find it very difficult to be all things to all people. Remember, up until the late 1940s there was only one class of service on any scheduled airline. Then they started the coach service, so we had two classes. Now in many areas we have three classes, whether it is businessman, clipper, or whatever it is. The problem with that is that, if you go to the coach section, which is the lowest-priced, or to economy, you find that the guy sitting next to you probably paid \$100 less than you did, which of course is the support for these new entrants, in that they provide you just pure vanilla—no services of any form. But they do it on a separate plane. So this is a natural evolution as air industry demand grows.

• 1225

Mr. Nowlan: But in terms of the regulatory environment... At the present time, because of your open skies, in terms of regulation, is there any distinction?

Mr. Joedicke: Not particularly that I know of.

The Chairman: Mr. Brenner.

Mr. Brenner: I believe—and I think you may agree with it—that for all practical purposes what has happened with scheduled service, with that being so wide open, has largely caused charters, as we used to know them, pretty much to disappear.

An hon. Member: Domestically.

Mr. Brenner: Domestically and, to a large extent, internationally.

Mr. Nowlan: Was Mr. Pulsifer going to say something, or—

[Traduction]

M. Nowlan: Tout cela est très intéressant. Deuxième question très courte; là encore, je pose un peu la question au hasard, parce que c'est un problème qui se pose chez nous et je ne sais pas ce que vous avez fait aux États-Unis. On se demande chez nous quelle distinction réaliste on pourrait faire à l'heure actuelle entre un service irrégulier offrant un certain nombre de sièges nolisés et un service charter excluant toute forme de service régulier.

M. Joedicke: A l'heure actuelle, les charters sont consacrés presque exclusivement aux voyages organisés qui comprennent hôtels et transport de surface, entre autres. Ainsi, les charters, les charters réguliers, si l'on peut dire, par exemple *World Airways* ou *Capitol Airways*, assurent des liaisons transcontinentales à un tarif très légèrement inférieur au tarif le plus bas des transporteurs réguliers.

Si je veux traverser le pays, je pourrais prendre *World Airways* mais j'habite à Manhattan et je n'ai pas envie d'être obligé d'aller à Newark pour aboutir à Oakland. Malgré tout, il y a suffisamment de gens qui trouvent que la petite différence de prix en vaut la peine et les compagnies déterminent le niveau optimum de cette différence pour attirer des clients. Elles desservent un secteur différent du marché. Autrement dit, on a assisté à une certaine croissance de ce marché qui s'est fragmenté et les vieilles compagnies régulières ont aujourd'hui du mal à servir une clientèle dont les besoins sont devenus tellement divers. Souvenez-vous que jusqu'à la fin des années 40, il n'y avait qu'une classe dans tous les vols réguliers. Ensuite est apparue la classe touriste, ce qui a fait deux classes. Aujourd'hui, on voit très souvent trois classes, celles des hommes d'affaires, que chacun désigne comme il veut. Le gros problème, c'est que si vous êtes dans la classe touriste, qui est censée être la moins chère, ou dans la classe économique, vous risquez d'être assis à côté de quelqu'un qui a payé \$100 de moins que vous, ce qui, évidemment, justifie ces nouveaux arrivants qui n'offrent plus le moindre service à bord. Eux au moins, ils se servent d'un autre avion. Mais tout cela, c'est l'évolution naturelle d'une industrie face à une demande croissante.

M. Nowlan: Revenons à la réglementation... À l'heure actuelle, puisque chez vous, le ciel n'est pas réglementé, fait-on une distinction?

M. Joedicke: Pas particulièrement, du moins que je sache.

Le président: Monsieur Brenner.

M. Brenner: J'estime, et vous en conviendrez peut-être avec moi, qu'à toute fin pratique c'est cette absence quasi totale de réglementation des services réguliers qui a provoqué la disparition quasi totale des anciens types de charters.

Une voix: A l'intérieur.

M. Brenner: A l'intérieur et, dans une large mesure, sur les lignes internationales.

M. Nowlan: Est-ce que M. Pulsifer allait dire quelque chose ou bien...

[Text]

Mr. McDermid: Can I have a very short supplementary on that?

The Chairman: A very short one, yes.

Mr. McDermid: I hear us talking about Newark and Oakland and airports about which we normally do not hear. Has deregulation spread the traffic out a little bit, so that some of the fringe airports are being used more extensively than the main airports in communities?

Mr. Joedicke: There is no question of that. It is due to various factors. Partially it is over-congestion at major airports. We have had a new entrant start a service from Long Beach to Chicago, basically taking advantage of population shifts and the fact that Los Angeles International Airport is so over-crowded. You see it right here. I remember when that used to be a station across the street; now you have moved that out to the outlying areas. They do tend to have lower costs, landing fees or whatever, at peripheral airports. The low-cost operators go there, and people are willing to get there, although it is less convenient, for a price differential.

Mr. McDermid: Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Skelly, very briefly, please.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, I would just like to pursue the question. We talked about new entrants and the productivity in the labour side, and then Mr. Siddon again raised the point of the turboprop and reverting to an aircraft that was more fuel-efficient. But, in terms of the experience with these new carriers and these turboprop options, are many of them using it, and what is the sort of reaction in the public? In these things the speed is much lower; the maintenance costs seem at least higher; the safety record of them and the technology available in the aircraft are not what you get in the more sophisticated jets; and likewise the interior facilities available to consumers. Are the new entrants into the turboprop in any serious way, or are they tending to rely on jet aircraft?

Mr. Pulsifer: Well, basically you are talking about small aircraft operators within what we call the "commuter sector" of the business. That sector was never regulated and has enjoyed a spectacular growth, particularly from about 1975, when the price of fuel gave a slight advantage to air travel over surface travel, principally the automobile.

But may I just expand on that? The one thing that I think has been left out a little bit here is that the big break-throughs in the States are occurring on short-haul travel under 500 miles, where the specialist new entrants are able to introduce the very low prices. An example is People Express here in the northeast. The one airline—a mature airline, not an experiment—that has been doing this for over 10 years is Southwest Airlines in Texas. It is my view that this will spread throughout the country once the traffic-control constraints are removed. At the moment, those constraints have slowed and, in

[Translation]

M. McDermid: Une question supplémentaire très courte?

Le président: Très courte, oui.

M. McDermid: Nous parlons de Newark et d'Oakland et d'aéroports dont, d'ordinaire, nous n'entendons jamais parler. Est-ce que la déréglementation a réparti un peu mieux le trafic, autrement dit, est-ce que certains aéroports isolés en ont profité un peu au détriment des principaux aéroports du pays?

M. Joedicke: Cela ne fait pas de doute et peut être attribué à plusieurs facteurs. D'une part, il y a la congestion excessive des principaux aéroports. Une nouvelle compagnie lance un service entre Long Beach et Chicago, ce qui lui permet de profiter à la fois de l'évolution démographique récente et du fait que l'aéroport international de Los Angeles est congestionné. Vous en avez un exemple chez vous, ici même: je me souviens que cet immeuble de l'autre côté de la rue était jadis la gare d'Ottawa, elle est aujourd'hui dans une zone moins centrale. Il est possible d'abaisser les coûts, les frais d'atterrissage, etc., quand on utilise des aéroports plus périphériques. Les compagnies qui opèrent à coûts très faibles vont s'installer à la périphérie et la clientèle suit, même si c'est moins pratique, à cause de la différence de prix.

M. McDermid: Merci.

Le président: Merci. Monsieur Skelly, très rapidement.

M. Skelly: Monsieur le président, je vais rester dans le même sujet. Nous avons parlé des nouvelles compagnies qui arrivent sur le marché, de la productivité du côté main-d'oeuvre et puis M. Siddon a reparlé des turbopropulseurs, du retour des anciens appareils qui consommaient moins. Un certain nombre de ces nouveaux transporteurs ont choisi de revenir aux anciens appareils: quelle est la réaction du public? Ces appareils vont beaucoup moins vite, les coûts d'entretien sont certainement plus élevés, la technologie et la sécurité ne sont pas comparables à ce que l'on trouve dans les jets plus modernes. Enfin, le confort intérieur non plus n'est pas le même. Est-ce que ce retour aux anciens turbopropulseurs est un mouvement sérieux ou bien est-ce que dans l'ensemble les nouvelles compagnies achètent des jets?

M. Pulsifer: Vous parlez en réalité de compagnies qui ont de petits appareils et qui desservent exclusivement de courtes distances. C'est un secteur qui n'a jamais été réglementé et qui a connu une croissance spectaculaire, en particulier depuis 1975, quand le prix du carburant a donné un léger avantage aux transports aériens sur les transports de surface et en particulier l'automobile.

Vous permettez que je développe? Il y a un facteur dont nous n'avons pas parlé, le fait qu'aux États-Unis, la révolution se situe au niveau des courtes distances, des distances inférieures à 500 milles, c'est là que les nouvelles compagnies peuvent offrir des prix extrêmement bas. Prenez l'exemple de *People Express*, dans le nord-est du pays. Une compagnie, une compagnie très sérieuse, il ne s'agit pas d'une expérience, assure un service de ce genre depuis dix ans, c'est la compagnie *Southwest Airlines* du Texas. À mon avis, avec la déréglementation, cela va se généraliser. Pour l'instant, les restrictions ont

[Texte]

some cases, aborted the expansion of short-haul travel. Now, the implications of an expansion of regional air service, under 500-mile travel, are enormous for airport congestion and for the airframe manufacturers.

The Chairman: Final question, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Yes. We did not really get to it. So basically we are not seeing a movement back to turboprop aircraft, except in the short-haul commuter work. Is that so?

Mr. Pulsifer: At the moment, I am aware of no turboprop of over 30 seats on the market. There might be a couple of exceptions to that, but basically that is where the turbo-props . . . I should say 50 seats. Basically it is in that sector that they are concentrated. As I just mentioned, the carriers using those aircraft have basically been in an expansion mode since 1975.

• 1230

The Chairman: Mr. Joedicke.

Mr. Joedicke: Just to comment on that, there is a lot of experimentation in the aerospace industry on going to turboprop for bigger aircraft. But when you realize it takes you \$1.5 billion to develop and build a big aircraft, you are going to have to have the profits in the industry before the technological approach you are talking about is fully developed.

Mr. Skelly: Then the likelihood is probably to go back to older models or existing models, rather than the outfits looking ahead. I wondered whether the trend in the new entrants is any indication that they were going back into a form of situation—

Mr. Pulsifer: This is purely speculative. My own view is that the next technological breakthrough will involve STOL aircraft which could well be turboprop. I am talking now 10 years out and so it is not very realistic, based on the expansion of regional air service which in turn is founded on the reduction in the relative price of air travel against the main substitute competition, the automobile, within the next five to ten years.

The Chairman: A final question from Mr. Siddon. A short one, please.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, for the sake of our visitors from south of the border, we do have a couple of turboprop aircraft which we have high hopes for in Canada, the de Havilland DASH-7 and DASH-8. They carry upwards of 50 and 60 passengers. They are not 10 years hence; they are on the market now.

The comments Mr. Brenner just made I think ought to offer some encouragement to our Canadian aircraft manufacturing industry. In fact, with the advent and the growth of regional carriers on these low volume routes and short stage lengths, there might well be some tremendous potential. Mr. Brenner, I

[Traduction]

ralenti, et même parfois interrompu l'expansion des courts courriers. Maintenant, si l'on permet aux services aériens régionaux de prendre de l'expansion, les trajets de moins de 500 milles, cela aura des conséquences énormes pour la congestion dans les aéroports et pour les avionneurs.

Le président: Monsieur Skelly, c'est votre dernière question.

M. Skelly: Oui. Vous n'avez pas eu l'occasion de me répondre. Vous n'envisagez donc pas sérieusement un retour aux turbopropulseurs, sinon sur de très courtes distances, n'est-ce pas?

M. Pulsifer: Pour l'instant, je ne crois pas qu'il existe des turbopropulseurs de plus de 30 sièges sur le marché. Il y a peut-être une ou deux exceptions, mais après, disons 50 sièges, il n'y a plus . . . ils ont donc une utilisation très limitée. Mais comme je vous l'ai dit, les transporteurs qui utilisent ce type d'appareils sont dans une période d'expansion depuis 1975.

Le président: Monsieur Joedicke.

M. Joedicke: A ce propos, l'industrie aérospatiale fait actuellement beaucoup d'expériences sur les appareils turbopropulseurs de plus grande taille. Mais si vous pensez qu'il faut 1.5 milliards de dollars pour développer et pour construire un gros appareil, vous comprendrez que l'industrie insiste pour voir des bénéfices avant de se lancer dans la recherche technologique.

M. Skelly: Par conséquent, selon toute probabilité, on remettra en service d'anciens modèles ou des modèles existants au lieu de chercher à en développer de nouveaux. Je me demandais si la démarche adoptée par les nouvelles compagnies n'indiquait pas un retour à une forme . . .

M. Pulsifer: C'est pure spéculation. Personnellement, je crois que la prochaine grande innovation technologique mettra en cause un appareil de type ADAC qui pourrait avoir un moteur à turbine. C'est une possibilité pour dans 10 ans, à peu près, ce n'est donc pas très réaliste pour l'instant mais on peut tout de même y penser si l'on tient compte de l'expansion des services aériens régionaux consécutive elle-même à la baisse relative du prix des transports aériens comparés au principal mode de transport concurrent, l'automobile.

Le président: Monsieur Siddon, une dernière question, très courte, je vous prie.

M. Siddon: Monsieur le président, je m'en voudrais de ne pas parler à nos visiteurs du Sud de deux appareils à turbine que nous avons au Canada et qui nous donnent de grands espoirs, des de Havilland, DASH-7 et le DASH-8. Ils peuvent transporter plus de 50 et 60 passagers. Ils ne sont pas pour dans dix ans, ils sont déjà sur le marché.

D'autre part, ce que M. Brenner vient de dire devrait encourager nos fabricants canadiens de l'industrie aéronautique. En fait, avec l'arrivée sur le marché et l'expansion des transporteurs régionaux qui assurent un service de faible volume sur de courtes distances, le potentiel pourrait fort bien

[Text]

think, indicated that the advent of low fares is what is going to make these types of operations more viable. I just wanted to ask . . . I am sorry, I was confusing Mr. Brenner and Mr. Pulsifer.

I want to ask Mr. Brenner about the comment he makes in his brief that the claim is not credible. I refer to page 5 of his brief. The claim is that the combination of the economic downturn, the DC-10 crisis and the air traffic control situation had a great deal to do with the decline in profitability and with the losses of the United States' carriers in the last few years. Mr. Pulsifer has alleged that 80 per cent to 90 per cent of the downturn is because of that.

Mr. Brenner, I do not think, provides very much evidence to suggest that the claim is not credible, in that he refers only to the situation in the post-1973 period, where, in fact, if we look at the evidence submitted with his brief, we find that the U.S. airlines saw their profits drop from 5 per cent to 0.8 per cent, with a time delay of a year or so, largely because of the oil embargo and the economic downturn was caused by that.

Those were times of very cheap fuel and very cheap labour. The United States was importing oil at \$5, \$10, \$12 a barrel, whereas now we are talking about oil at \$35 and \$40 a barrel. To compare 1973, and the consequences to the industry at that time, with the current economic recession and near depression we are in . . . It is not really a credible argument to say that these factors are minor, and deregulation is the principal cause of the failure of the United States trunk carriers.

The Chairman: Mr. Brenner.

Mr. Brenner: There are several points here. First, the point I made in my text is that of course we had a drop in 1975. It was a one-year drop. The government took actions diametrically opposite to deregulation, and the industry came back. It was not the four-year sustained disaster which we have right now.

Secondly, the period you refer to was not a period when we had that very cheap petroleum. In 1974, the percentage increase in fuel price was just as great as it was in 1979. It was about 74 per cent.

Mr. Siddon: What I was saying, sir, was that the industry was in a much healthier position prior to that because they have been enjoying cheap fuel and healthy profits—

Mr. Brenner: And regulation.

Mr. Siddon: —for a sustained period of time. They had a greater ability to absorb.

Mr. Brenner: And they had regulation.

One other point, sir. In the study which I believe the committee does have—the study I did a year ago for Air Canada—I did point out other factors as well; for example, the fact that the downturn of industry profits started a half year before the 1979 increase in fuel prices. They started well

[Translation]

s'avérer considérable. M. Brenner nous a dit que la baisse des tarifs devait rendre ces opérations plus rentables. Pouvez-vous me dire . . . excusez-moi, mais je crois que j'ai confondu M. Brenner et M. Pulsifer.

A la page 5 de son mémoire, M. Brenner parle d'un argument qui ne lui semble pas justifiable. Il s'agit de l'argument selon lequel une série de facteurs conjugués, le ralentissement de l'économie, la crise du DC-10, et la crise des contrôleurs aériens, auraient joué un grand rôle dans la baisse de rentabilité et les pertes éprouvées par les transporteurs américains au cours des dernières années. M. Pulsifer prétend que 80 à 90 p. 100 du ralentissement est attribuable à ces facteurs.

M. Brenner conteste cela, mais il ne nous donne pas beaucoup de preuves; en effet, il ne parle que de la situation qui a suivi 1973 et si l'on consulte les documents qui accompagnent son mémoire, on s'aperçoit que pendant cette période les bénéfices des compagnies américaines sont passés de 5 p. 100 à 0.8 p. 100 en l'espace d'une année, principalement à cause de l'embargo sur le pétrole et du ralentissement économique qui a suivi.

A l'époque, le carburant était très bon marché de même que la main-d'oeuvre. Les États-Unis importaient du pétrole à \$5, \$10, \$12 le baril, quand aujourd'hui les prix ont atteint \$35 ou \$40 le baril. Comparer la situation de l'industrie en 1973 et la récession économique actuelle qui peut pratiquement être qualifiée de dépression . . . il est difficile de croire que ce sont là des facteurs mineurs et que le principal obstacle dans la voie des transporteurs américains c'est la déréglementation.

Le président: Monsieur Brenner.

M. Brenner: Il y a plusieurs choses. Pour commencer, dans mon exposé j'ai dit que bien sûr il y avait eu un ralentissement en 1975. Un ralentissement qui avait duré un an. Le gouvernement avait pris à l'époque des mesures diamétralement opposées à la déréglementation et l'industrie avait récupéré. Ce n'était en rien comparable au quatre années de désastre continu dont nous ne sommes pas encore sortis.

Deuxièmement, le pétrole à cette époque n'était déjà plus très bon marché. En 1974, le pétrole avait déjà augmenté autant qu'en 1979: de 74 p. 100.

M. Siddon: Oui, mais à l'époque l'industrie profitait d'une situation beaucoup plus saine puisqu'elle sortait d'une longue période de carburant bon marché et de bénéfices rassurants . . .

M. Brenner: Et de réglementation.

M. Siddon: Cela lui donnait bien plus de résistance.

M. Brenner: Il y avait aussi la réglementation.

Autre chose. Il y a une étude que vous avez dû lire et que j'ai rédigée il y a un an environ pour Air Canada. Dans ce document, je mentionnais d'autres facteurs également. Par exemple, le ralentissement des bénéfices de l'industrie a commencé six mois avant l'augmentation des prix du carburant en

[Texte]

before the recession. Indeed, it started with the advent of deregulation.

The Chairman: Thank you. I wonder if each of the gentlemen would like to have a minute or two to give us a final bit of wisdom before we adjourn the meeting. Let me start in reverse order with Mr. Joedicke.

• 1235

Mr. Joedicke: Well, I guess it really boils down to the question of what you really want here. The airline industry is really a quasi public utility, and particularly necessary in some of the remote areas. But I am satisfied that you cannot have it both ways. You cannot have low fares and no profits, and also the high levels of service that people have been used to: interlying, ticketing, airline baggaging, food, coffee, magazines, and everything else. You may want to end up with two levels of it.

I think I would like to quote the father of deregulation, Alfred Kahn, ex-chairman of the CAB. He was on "Good Morning, America", and he said, "You cannot unscramble the eggs, and I made sure they were well scrambled." If you do go into deregulation, I suggest that treading lightly might be the best approach, because it is very hard to reverse the trend.

The Chairman: You would suggest a hard-boiled egg, rather than a scrambled one.

Mr. Joedicke: I think the real key to deregulation—and nobody wants to say it—is that there are many people who view the Deregulation Act of 1978 in the United States as the most important anti-labour bill ever passed by the U.S. Congress. It has eliminated the closed shop.

Now, in the 1960s and 1970s, the productivity of the employees went up because of jet aircraft and wide-bodied aircraft. But the advantages of productivity did not flow to the shareholders and really did not flow to the lenders. Because of the closed shop, union labour took the whole advantage. If you look at statistics, their labour on-average price increased faster than the cost of living and faster than the price index of other industries.

Now, under deregulation, we see this productivity factor increasing, and wage increases becoming almost non-existent, even going back.

At the moment, though, it is interesting to note that none of the new entrants as so defined, except for Midway Airlines, has an operating profit. It is a capital-intensive industry. Even though they have low costs, they are not making any operating profit. Obviously what we hear the major carriers saying is: clip them when they are weak, because if you let them get a foothold, they will drive you out of business. I think it really

[Traduction]

1979. Autrement dit, bien avant la récession. En réalité, les bénéfices ont commencé à baisser avec la dérèglementation.

Le président: Merci. Nous pourrions peut-être donner une ou deux minutes à chacun de nos témoins pour leur permettre de conclure par quelques paroles de sagesse avant que nous ne levions la séance. Je vais commencer à l'envers, c'est-à-dire avec M. Joedicke.

M. Joedicke: Eh bien, je pense que vous devez commencer par décider ce que vous voulez vraiment faire. Les compagnies aériennes constituent pratiquement un service public, surtout dans certaines régions isolées. Mais vous êtes forcés de faire un choix: vous ne pouvez pas conjuguer des tarifs très bas, l'absence de bénéfices, et toute la gamme des services auquel la clientèle a fini par s'habituer: les transferts, la vente des billets, le transport des bagages, les repas à bord, le café, les magazines gratuits, etc. Vous finirez peut-être par vous résoudre à deux services différents.

J'aimerais citer le père de la dérèglementation, Alfred Kahn, ancien président du CAB. Il passait à l'émission *Good Morning America*, et il a dit «Quand les oeufs sont brouillés, il est trop tard pour revenir en arrière: il ne me restait plus qu'à m'arranger pour qu'ils soient très bien brouillés». Si vous choisissez la dérèglementation, vous auriez peut-être intérêt à progresser très prudemment parce qu'il est très difficile de revenir en arrière.

Le président: Autrement dit, il vaudrait mieux un oeuf dur et non pas un oeuf brouillé.

M. Joedicke: A mon sens, la clé de la dérèglementation, et personne ne veut être le premier à le dire, mais beaucoup de gens pensent que la mesure de dérèglementation adoptée en 1978 par les États-Unis constitue la législation la plus importante jamais adoptée par le Congrès américain, contre les travailleurs: cela a éliminé les clauses d'exclusivité syndicales.

Avant cela, pendant les années 1960 et les années 1970, la productivité des employés avait augmenté avec l'apparition des jets et des appareils gros porteurs. Mais ce surcroît de productivité ne s'est répercuté ni sur les actionnaires ni sur les prêteurs. En effet, grâce à leur clause d'exclusivité, les syndicats étaient les principaux bénéficiaires. Si vous regardez les statistiques, le prix moyen de la main-d'oeuvre augmentait plus vite que le coût de la vie, plus vite que l'indice des prix dans d'autres industries.

Aujourd'hui, avec la dérèglementation, nous voyons ce facteur de productivité augmenter et en même temps, les augmentations salariales devenir presque inexistantes; dans certains cas, il y a même régression.

Pourtant, il est intéressant d'observer qu'à l'exception de Midway Airlines, aucune des nouvelles compagnies, selon la définition reconnue, ne réalise de bénéfices d'exploitation. C'est une industrie où les investissements sont particulièrement élevés et même en contrôlant étroitement leurs coûts, elle ne réalise pas de bénéfices. Evidemment, les grands transporteurs ne cessent de répéter: il faut les éliminer pendant qu'elles sont

[Text]

boils down to the survival of the fittest. I suspect there may be demises of major carriers and of new entrants.

But one thing is sure: instead of necessarily adding competition, we are going to get less competition. This is a capital-intensive industry, and unless somebody wants to subsidize it, in the long term you must have fares that can support a modern, updated fleet of aircraft of high technology, and that costs a great deal of money. I am well aware that you have a DASH-8 here, but if you look at the capital cost per seat, it is well over \$100,000. You are going to have to have the funds to buy it and the fares to support it.

The Chairman: Thank you, sir. Mr. Mathaisel.

Mr. Mathaisel: As one who is studying and analysing the industry, I must admit that deregulation has a plus, in the sense that I have never been busier. I do not think that any of my colleagues here will disagree with the fact that it is an exciting period in the United States, with deregulation and with everything else that is happening.

But I think we need to analyse three sectors: first of all, the market structure; then the route structure; and then the financial structure.

On the marketing side, the airlines are discovering that they can increase their market share by pricing, where before they increased their market share through increases in level of service or increases in frequency. The problem is that they do not know what to charge for a particular seat, and they did not know the direction that this pricing structure would lead them.

It is like an optimization problem. You have relaxed the number of constraints, and the airlines and people like Ferris of United ask what direction to go. I do not think they know what direction they are going in. It is a trial and error period.

On the issue of route structure, we have to look at what deregulation is doing to the consumer. On the small community issue, which we have not addressed today, the evidence is that small communities have had an increase in service but in the form of commuter airlines replacing regional carriers that used to exist. Some communities have had a loss of jet service and an increase in the turboprop and piston service but they say the quality of their service has changed. There is no lavatory on board; there is no stewardess; they can see what the pilot is doing; and so on.

[Translation]

faibles, parce que si vous les laissez s'imposer, elles finiront pas nous éliminer. En fin de compte, c'est un monde où le mieux adapté survit et je prévois certains effondrements, à la fois chez les grands transporteurs et parmi les nouveaux arrivants.

Toutefois, une chose est certaine: on n'assistera pas à une escalade dans la concurrence, au contraire, elle va s'affaiblir. C'est un secteur de l'industrie qui exige de gros capitaux, et si personne n'accepte de le subventionner, il faudra finir par accepter des tarifs qui permettent d'entretenir une flotte d'appareils modernes, technologiquement avancés, et cela, cela coûte énormément d'argent. Je connais très bien votre DASH-8, mais si vous regardez le coût en capital par siège, vous constatez qu'il dépasse largement \$100,000. Autrement dit, vous allez devoir trouver des fonds pour acheter l'appareil et vendre les billets assez cher pour l'entretenir.

Le président: Merci, monsieur. Monsieur Mathaisel.

M. Mathaisel: Après avoir étudié et analysé l'industrie, je dois reconnaître que la déréglementation présente un avantage: je n'ai jamais été plus occupé. Mes collègues, en conviendront je pense, pour les États-Unis, c'est une période particulièrement excitante, où il se passe énormément de choses, la déréglementation entre autres.

Mais il y a trois secteurs que nous devons analyser et il faut commencer par la structure du marché; ensuite la structure du réseau, enfin la structure financière.

Côté commercialisation, les compagnies aériennes découvrent aujourd'hui qu'elles peuvent prendre une plus grande part du marché en agissant au niveau des prix. Jusqu'à présent, quand elle voulait étendre la place qu'elles occupaient sur le marché, elles cherchaient à améliorer le service ou alors elles augmentaient la fréquence des vols. En effet, elles avaient du mal à déterminer quel prix elles devaient exiger pour un siège donné, et elles n'avaient pas une idée très nette de ce que l'action au niveau des tarifs entraînerait.

Le problème, c'est de trouver le niveau optimum. Un certain nombre de restrictions ont été levées et les compagnies, et certaines personnes comme Ferris d'United se demandent comment elles doivent réagir. Je ne pense pas qu'ils savent exactement où ils vont. C'est une période où ils procèdent par tâtonnement.

A propos du réseau aérien, il faut que nous étudions les effets possibles de la déréglementation sur les consommateurs. Au sujet des effets sur les petites communautés, question que nous n'avons pas abordée aujourd'hui, on constate que ces dernières sont mieux desservies qu'avant grâce au service fourni par des compagnies de 'navettage' qui ont remplacé les transporteurs régionaux. Certaines communautés ne sont plus desservies par des avions à réaction mais par contre les vols par turbopropulseurs et par avion à pistons ont augmenté, néanmoins ces communautés disent que la qualité des services qui leur sont fournis a changé. Ainsi il n'y a pas de toilettes ni d'hôtesse de l'air à bord et il n'y a aucun compartiment qui sépare le poste de pilotage des passagers, etcetera.

[Texte]

There was a study done by Larry Cunningham at the New School for Social Research as an investigation into the passenger acceptance of these commuters, and he found that generally the communities are in favour of these commuters. They are providing good service and in the two or three years they have been exposed to them, they are generally giving them a very favourable rating.

The other issue is that I do not think the small communities are being hurt. I think the medium hub facilities are being hurt. Hubs like Providence, Rhode Island, Bakersfield, California, which used to have adequate levels of jet service, are now operating with commuters. These are not small communities. They are medium communities and they have been hurt the most by this experience.

On the issue of route structure, we have to look at what changes are expected in consumer behaviour. The businessmen is changing his pattern of behaviour. He is attending conferences now being held on weekends because of low fares; but he is taking his wife and children along. He is going to vacation spots which used to be just vacation spots but are now business centres because conferences are being held there. Businessmen, like the Hartford-to-the-west-coast passenger who has to go out of his way, see a decrease in service because the company he works for is cost conscious and wants him to route through that direction. So he is screaming about the change in service. Overall, however, the companies are saying they did it that way because they have to look at costs.

On the issue of financial structure, my last point, the concern is the financial health of the carriers, and it goes all the way down to the manufacturers. The record has shown that when earnings are up the number of aircraft orders is up, and when earnings are down, the airlines are not buying. That record is a very accurate correlation. Therefore it boils down to whether the airlines are earning enough money. Do they have enough internal cash generation to finance new equipment?

That is a very big question, and is a big concern with the manufacturers. Boeing is not only concerned about the airbus industry but about the Uniteds, the Deltas—even Delta, Eastern, Braniff and so on being able to afford the kinds of decisions they used to make. PanAm, as you know, made the decision to buy the 747—the first airline to buy the 747. They decided to buy 50 of them and worry later on about how they would finance them and use them. Those bottom-line decisions are being made now.

We have airlines being run by bottom-line people. Mr. Ferris at United is a financial individual concerned about the

[Traduction]

Larry Cunningham de la *New School for Social Research* a effectué une étude dans le cadre d'une enquête pour déterminer comment les passagers acceptaient ce type de vol et a découvert qu'en règle générale les communautés en question étaient en faveur du service de navetage. Les services fournis par ces compagnies sont de bonne qualité et après deux ou trois ans d'opérations, dans l'ensemble elles sont très bien considérées.

En ce qui concerne l'autre question, je ne pense pas que les petites communautés aient à souffrir. Par contre ce sont les moyennes qui souffrent par exemple des villes comme Providence, Rhode Island, Bakersfield (Californie) qui sont desservies à l'heure actuelle par des navettes alors qu'avant la desserte de ces centres était assurée par des avions à réaction. Ces villes ne sont pas de petites communautés et c'est elles qui ont eu le plus à souffrir de cette expérience.

En ce qui concerne le réseau aérien, il nous faut étudier les changements à prévoir dans le comportement des passagers. Ainsi, les hommes d'affaires ne voyagent plus comme avant, ils prennent part à des conférences pendant le week-end et profitent des bas tarifs, mais par contre ils emmènent également leurs familles. Ils vont dans des lieux de villégiature qui avant étaient essentiellement des lieux de villégiature mais qui sont devenus maintenant des centres d'affaires puisqu'on y tient à l'heure actuelle des conférences. Les hommes d'affaires, par exemple ceux de Hartford devant se rendre sur la côte Ouest, doivent maintenant faire un détour étant donné que les services fournis ont diminué parce que la compagnie pour laquelle ils travaillent regarde aux dépenses, ce qui fait que les gens sont mécontents des changements effectués. Dans l'ensemble toutefois les compagnies disent qu'elles ont procédé de cette façon parce qu'il fallait qu'elles fassent des économies.

Au sujet de la structure financière, ce qui sera le dernier point que j'aborderai, la question la plus importante a trait à la santé financière des transporteurs ce qui a des répercussions jusqu'aux constructeurs. Les faits montrent que lorsque les recettes augmentent, les carnets de commande d'avions sont bien remplis et lorsque par contre les recettes diminuent, les compagnies n'achètent pas. Il y a donc une corrélation très précise. En conséquence, toute la question est de savoir si les compagnies aériennes gagnent suffisamment d'argent. Disposent-elles d'une marge brute d'autofinancement suffisante pour financer l'achat de nouveaux avions?

C'est une question très importante qui suscite l'inquiétude des constructeurs. Boeing s'inquiète non seulement de la concurrence que lui fait la Société Airbus industries mais également de celle de United, de Delta—et même Delta, Eastern et Braniff ne peuvent plus maintenant prendre le type de décisions qu'elles auraient prises auparavant. PanAm, comme vous savez, a pris la décision d'acheter des 747—c'est la première compagnie qui a acheté le 747. La compagnie a passé commande de 50 appareils et ensuite s'est posée la question de savoir comment elle allait les payer et les utiliser. Ces décisions réalistes se prennent maintenant.

Les compagnies aériennes sont gérées par des gens réalistes. M. Ferris de la compagnie United est un financier de ce type.

[Text]

bottom line. He is not going to buy fifty 747s because he wants to promote the industry and to promote Boeing. He is wondering if he can afford it. Will he be able to get the capital and where is the bottom line on his airline?

The concern is with the earnings of these airlines. If we have a scenario with 100 new entrants, or 100 small carriers, the question is: is that industry going to be able to help support the manufacturers? Are they going to be the ones that buy thirty 747s? I doubt it. They will probably pick up used aircraft and smaller numbers of new aircraft. They are not going to be the big Uniteds or the big PanAms that will buy quantities of aircraft.

• 1245

I think those three concerns are what this committee ought to be addressing when they look at the Canadian deregulation. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Mathaisel. Mr. Brenner, please.

Mr. Brenner: Thank you. Just to straighten out one point. I have been 22 years in a position of pre-planning responsibility and we looked at the bottom line long before deregulation.

To sum up, I think it is interesting that there has been a surprising amount of agreement on certain facts—not on the interpretation of them, but at least on certain facts—that there has been quite a bit of variation in what has happened to service and prices in different kinds of communities; and the industry, whatever one says about the reason, is in a financial mess. I submit that part of the issue which must be considered here is that an air transport system, a total and reasonably balanced system, is important in the national interest. This was the view we had in the States and within a framework of regulation. The whole purpose of regulation was to try to preserve a total network with reasonable balance. That has, at the very least, diminished with deregulation.

The financial situation: I would not want to repeat myself, but I would close on the point that if one looks at the last three years alone, then one can say, well there has been a lot of other things too. But if one looks at it in the context of what was learned for 40 years before that, of how this industry functioned for those 40 years, then it becomes very difficult to say that deregulation has been just an innocent bystander. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Brenner. Finally Mr. Pulsifer.

Mr. Pulsifer: Thank you, Mr. Chairman. I will keep this very brief.

One point for the record: In quoting Professor Jordan of York University with respect to his prediction about there being 100 to 200 airlines, I have no idea whether that is a

[Translation]

Il ne va pas acheter cinquante 747 parce qu'il veut promouvoir l'industrie aéronautique et les intérêts de Boeing. La première considération qui lui viendra à l'esprit sera de savoir s'il a les moyens financiers de se payer ces appareils. En d'autres termes, pourra-t-il mobiliser les capitaux compte tenu des besoins de sa compagnie?

Ce qui importe à l'heure actuelle ce sont les bénéfices des compagnies aériennes. Ainsi, si 100 petits transporteurs font leur entrée sur le marché, la question qui se pose est de savoir si elles vont aider les constructeurs? Vont-elles être celles qui achèteront 30 747? J'en doute. Ces compagnies achèteront plutôt des avions d'occasion et beaucoup moins d'avions neufs. En effet ces petites compagnies ne sont pas les United ou PanAms qui elles achètent beaucoup d'avions neufs.

Je crois que c'est sur ces trois questions que le comité devrait insister en étudiant la déréglementation du trafic aérien au Canada. Merci.

Le président: Merci monsieur Mathaisel. Monsieur Brenner, vous avez la parole.

M. Brenner: Merci. Je voudrais préciser un point. J'ai été pendant 22 ans responsable des opérations de préplanification et ce n'est pas d'aujourd'hui que nous nous inquiétons des questions d'efficacité et de coûts, nous n'avons pas attendu le débat sur la déréglementation.

Pour résumer, je crois qu'il est intéressant de constater un certain accord sur certains faits—non pas sur leur interprétation mais au moins sur les faits—à savoir que la situation n'a pas été partout la même en ce qui concerne les services fournis et les prix demandés; et l'industrie aéronautique, quelles que soient les raisons que l'on pourra donner, éprouve des difficultés financières. Je pense que notamment le comité doit étudier la création d'un système de transport aérien global et équilibré car il y va de l'intérêt national. C'est ce que nous avons retiré de l'expérience américaine de déréglementation. La réglementation avait pour seul objectif d'essayer de protéger le réseau aérien dans son intégralité, mais avec la réglementation cette protection a diminué.

En ce qui concerne la situation financière, je ne voudrais pas me répéter mais si l'on passe en revue les trois dernières années, on peut dire que beaucoup d'autres événements sont intervenus. Mais si on étudie cette question compte tenu de ce que nous avons pu apprendre des 40 années passées ainsi que de la façon dont a opéré l'industrie aéronautique pendant ces 40 ans, il devient alors très difficile de dire que la déréglementation n'a pas joué un rôle important. Merci.

Le président: Merci monsieur Brenner. Je donne maintenant la parole à M. Pulsifer.

M. Pulsifer: Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'être bref.

Une précision: en citant M. Jordan de l'université York qui a dit qu'il pensait qu'il y aurait 100 ou 200 nouvelles compagnies aériennes qui feront leur entrée sur le marché, je ne sais

[Texte]

reasonable prediction or not. It remains to be seen and it will be based on such questions as the optimum efficient size of airlines, which we do not know yet. In fact we know very little. We do not know whether airlines will continue to be vertically integrated; That is, whether they will do their own sales as well as fly the airplanes and maintain them. It is possible that airlines will do just the flying. The retailing, as in other industries, will be done by specialists and the maintenance will be done by specialists. All of that will be determined by the most efficient way to engage in the business.

Now, in my opinion, in the United States there were three fundamental reasons for deregulation. The Congress determined that the industry was workably competitive—it was oligopoly, but it was loose oligopoly—and that the market, as imperfect as the market is, is better than regulation. Resource allocation efficiency was one of the important reasons, in the United States, that the airline business was deregulated.

The second reason, less well articulated, was to provide opportunity—opportunity in all of its dimensions; opportunity for young people to work for new airlines, to work hard, to be willing to work for less; the opportunity for entrepreneurs to start up new airlines if they thought they could do better; the opportunity for venture capitalists, and others, to provide finances to airlines if a new way of doing things can be better than the present way of doing things.

Finally, the least articulated reason, and that is a sensitive subject, but I want to say it: the corruption of the government. There is no way that the legislature and a regulatory body can regulate an industry year after year, decade after decade, without to some degree becoming captives of the interest that it is regulating. When that happens, the net result is to favour the producer or the input interests over the consumer interests and the general economy. It is that third reason that I give, in my own mind, for justifying airline deregulation in the United States.

• 1250

Thank you.

The Chairman: Thank you very much gentlemen. You have done us a great service and a great favour by coming here today.

You certainly have given us a lot to mull over. I know we are going to have a very difficult time writing, and agreeing on a report. That is our problem, not yours, but we are very grateful for your coming. On behalf of the committee, I wish all of you good luck and good fortune in your respective careers.

Thank you very much.

Mr. Brenner: Thank you.

[Traduction]

pas si c'est réaliste ou non. Cela reste à voir et dépendra de la rentabilité de ces compagnies sur laquelle nous ne pouvons pas nous prononcer. En fait, nous savons peu de chose. Nous ne savons pas si les compagnies aériennes continueront l'intégration verticale à savoir si elles continueront de vendre des billets ainsi que d'exploiter et d'entretenir leurs appareils. Il est possible que les compagnies se bornent à exploiter leur flotte. L'aspect commercial, la vente de billets, comme c'est le cas pour d'autres industries pourra être pris en charge par des spécialistes de même que l'entretien. Toutes ces modalités seront déterminées sur la base de critères d'efficacité commerciale.

A mon avis aux États-Unis il y a trois raisons fondamentales qui ont présidé à la déréglementation. Le Congrès a statué que l'industrie était compétitive, il s'agissait d'un oligopole au sens large—et également que le marché, pour aussi imparfait qu'il soit, est préférable à toute réglementation. Le critère d'efficacité dans l'affectation des ressources a eu préséance aux États-Unis et a entraîné la déréglementation de l'industrie aéronautique.

La deuxième raison, beaucoup moins précise, a été de donner l'occasion, dans tous les sens du terme, aux jeunes gens de travailler dur pour de nouvelles compagnies tout en étant moins bien payés, de donner l'occasion à des entrepreneurs de créer de nouvelles compagnies aériennes s'ils croyaient pouvoir faire mieux que les compagnies établies; de donner l'occasion aux investisseurs et aux pourvoyeurs de fonds de financer les compagnies aériennes si selon eux certaines améliorations par rapport à la situation actuelle pouvaient être apportées.

Enfin, la raison la moins exprimée, car c'est un sujet délicat, c'était la corruption du gouvernement. Il est absolument impossible qu'année après année, décennie après décennie, le Congrès, aidé par un organisme de réglementation, puisse réglementer l'industrie aéronautique sans devenir dans une certaine mesure captif des intérêts qu'ils sont chargés de réglementer. Lorsque c'est le cas, ce sont les compagnies qui en profitent au détriment des consommateurs et de l'économie au sens large. C'est cette troisième raison qui d'après moi justifie la déréglementation de l'industrie aéronautique aux États-Unis.

Merci.

Le président: Merci beaucoup messieurs. Vous nous avez beaucoup aidé en venant témoigner aujourd'hui.

Il est indéniable que vous nous avez donné beaucoup à penser. Je sais que nous n'aurons pas la tâche très facile au moment de rédiger notre rapport ainsi d'ailleurs que pour nous mettre d'accord sur ce que nous allons y mettre. Mais c'est notre problème et non le vôtre, nous vous sommes très reconnaissants d'être venus. Au nom du comité, je voudrais vous souhaiter à tous bonne chance dans vos entreprises respectives.

Merci beaucoup.

M. Brenner: Merci.

[Text]

The Chairman: The meeting is adjourned until 3 o'clock this afternoon, when we shall have the Alliance of Canadian Travel Associations before us. llllllll

AFTERNOON SITTING

• 1540

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981*.

This afternoon, members of the committee, we are pleased to have as our witnesses the Alliance of Canadian Travel Associations. They are represented this afternoon by Mr. Gareth Davies, the executive director; Mr. Doug Crozier, legal counsel; and Mr. Alex Bertren-Matthews, vice-president.

The alliance has a short statement, and then we will welcome questions from members of the committee. Would you proceed with your statement, please.

Mr. Douglas Crozier (Legal Counsel, Alliance of Canadian Travel Associations): It had been my intention at this point to introduce the three speakers but you have done that for me. The only thing I can add by way of introduction is that Mr. Bertren-Matthews, as well as being a vice-president of the alliance, is the president of ABM Tours Inc., which is both a retail and a wholesale company, and as a result is in an excellent position to speak to two different aspects of the effect of the proposed policy paper.

It is our intention to make a brief statement. It will consist of an introduction to the alliance by Mr. Davies, its executive director, and then a brief summary by myself of the position paper that we submitted in late September so that we can highlight, for the committee, the ACTA position. The bulk of the time, however, as you suggested, will consist of questions from the committee.

So with that, I will turn to Mr. Davies, if I could, for an introduction to the alliance.

The Chairman: Thank you, and I am sorry I stole your thunder.

Mr. Crozier: Not at all.

Mr. Gareth Davies (Executive Director, Alliance of Canadian Travel Associations): Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Crozier.

Mr. Chairman, gentlemen, I will try to be as succinct as I can because I know that time is at a premium.

ACTA, the Alliance of Canadian Travel Associations, is the trade association representing Canada's travel industry, and as such, it represents all facets of the industry in all parts of the country. There are approximately 1,700 agency outlets from coast to coast, and among this number are both large interprovincial chain operations and small, single-location agencies

[Translation]

Le président: La séance est levée jusqu'à 15h et, à la reprise, nous entendrons les représentants de l'Alliance canadienne des associations touristiques.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Conformément à notre ordre de renvoi, le Comité continue l'étude du document «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaire), août 1981».

Cet après-midi, nous sommes heureux d'accueillir les représentants de l'Alliance canadienne des associations touristiques. Il s'agit de M. Gareth Davies, directeur exécutif, M. Doug Crozier, conseiller juridique et M. Alex Bertren-Matthews, vice-président.

L'Alliance a une déclaration préliminaire à faire et ensuite, les membres du Comité pourront poser leurs questions. Veuillez-vous s'il vous plaît faire votre déclaration.

M. Douglas Crozier (conseiller juridique, Alliance canadienne des associations touristiques): J'avais l'intention de vous présenter les trois personnes qui m'accompagnent, mais vous l'avez fait pour moi. La seule chose que j'ai à ajouter, c'est que M. Bertren-Matthews, en plus d'être vice-président de l'Alliance, est président de *ABM Tours Inc.* qui est à la fois une agence de ventes au détail et en gros, en conséquence, il est très bien placé pour nous parler des retombées du projet gouvernemental sur ces deux types d'activités.

Nous souhaitons faire une brève déclaration. M. Davies, directeur exécutif, brosera le portrait de l'Alliance et je ferai ensuite un bref résumé du document de travail que nous avons présenté en septembre dernier, de façon à faire ressortir au Comité, la position de l'Alliance. Le reste du temps, sera consacré, comme vous l'avez dit, à répondre aux questions que les membres du Comité vont poser.

Cela dit, je vais demander à M. Davies de présenter l'Alliance.

Le président: Merci, je vous demanderai de bien vouloir m'excuser pour vous avoir coupé l'herbe sous le pied.

M. Crozier: Pas du tout.

M. Gareth Davies (directeur exécutif, Alliance canadienne des associations touristiques): Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Crozier.

Monsieur le président, messieurs, j'essaierai d'être aussi bref que possible étant donné que nous n'avons pas beaucoup de temps.

L'Alliance canadienne des associations touristiques, représente l'industrie touristique canadienne et, en tant que telle, représente toutes les activités de l'industrie touristique partout au pays. Il y a approximativement 1,700 agences du Pacifique à l'Atlantique, certaines sont très importantes et opèrent dans plusieurs provinces, d'autres beaucoup plus petites, sont limi-

[Texte]

with a handful of employees. In excess of 100 wholesale tour operators belong to ACTA, and in terms of sales and passenger volume, they represent far and away the bulk of this type of business.

Finally, and as a very important category, we have what is known as a travel service supplier membership which encompasses not only air carriers, but hotels, auto rental companies, shipping companies, et cetera. There are probably something in the region of 750 travel service supplier members, both on a national and a provincial basis. Those companies which are the air carriers include not only the national carriers within Canada but also the regional carriers, and also smaller air carriers.

ACTA was incorporated some five years ago, and has appeared before the CTC on a number of occasions over a number of issues, and in fact has also appeared before other committees of this House.

The specific purpose of ACTA is the promotion and advancement of the travel industry while safeguarding the travelling public from unethical business practices.

As I intimated previously, Mr. Chairman, ACTA is a federally-incorporated, non-profit organization. It is geographically comprised of seven provincial or regional associations, the Atlantic association comprising membership of the four Atlantic provinces. ACTA's position has always been one whereby, in effect, what is in the interests of the public is in the interests of ACTA's members.

• 1545

That, Mr. Chairman, is a very brief, succinct summary of ACTA's function and purpose.

Mr. Crozier: With that, Mr. Chairman, I would like to summarize the paper, if I could, unless you wish to open it up to questions on what Mr. Davies has said.

The Chairman: No, I would suggest that we have your summary of the paper now.

Mr. Crozier: Very good. As Mr. Davies has outlined, three constituencies make up ACTA: the retail, the wholesale, and the supplier communities. There is representation from each of those communities in the committee which got together to respond to this draft paper.

In summary, the written response which has been submitted finds ACTA more in agreement with the proposed policy than in opposition to it. Now, we recognize that we are not here to take up your time by saying we agree with it, and to outline where we agree and why we agree, but more to point out where we think it can be improved upon. Therefore, we will spend probably an inordinate amount of time pointing out where we disagree with it, because it can be improved upon. But the essential point of our support of the policy should not be overlooked.

[Traduction]

tées à un seul endroit et sont administrées par quelques employés. Il y a plus de 100 organismes de voyages en gros qui sont affiliés à l'Alliance et qui, en terme de ventes et de volume passagers, représentent le gros de ces opérations.

Enfin, il faut mentionner une catégorie très importante, sont affiliés également les organismes fournisseurs de services, c'est-à-dire non seulement les transporteurs aériens, mais également les hôtels, les sociétés de location de voitures, les compagnies maritimes, et cetera, et il y a probablement aux alentours de 750 organismes prestataires de services qui sont affiliés à l'Alliance tant au plan national que provincial. Quand on parle des transporteurs aériens, on parle non seulement des transporteurs nationaux au Canada, mais également des transporteurs régionaux et également des petits transporteurs.

L'alliance a été constituée il y a cinq ans et à plusieurs reprises a comparu devant la Commission canadienne des transports à différentes occasions et en fait, elle a également comparu devant d'autres comités de la Chambre.

L'Alliance a pour objectif bien précis de promouvoir l'industrie touristique tout en protégeant les consommateurs des pratiques commerciales malhonnêtes.

Comme je l'ai annoncé précédemment, monsieur le président, l'ACAT est une organisation constituée en corporation par le gouvernement fédéral et à but non-lucratif. Géographiquement, elle comporte sept associations provinciales ou régionales, l'association atlantique comprenant des membres des quatre provinces atlantiques. Elle a toujours eu pour attitude que les intérêts de ses membres sont ceux du public.

C'était là, monsieur le président, un résumé très schématique des fonctions et buts de l'alliance.

M. Crozier: Cela étant, j'aimerais maintenant, monsieur le président, résumer le mémoire si vous me le permettez, à moins que vous ne vouliez passer aux questions sur ce qu'a dit M. Davies.

Le président: Non, donnez-nous donc votre résumé maintenant.

M. Crozier: Parfait. Comme l'a souligné M. Davies, l'alliance regroupe trois éléments à savoir: la vente au détail, la vente en gros, et les fournisseurs. Le comité représente ces trois secteurs qui ont répondu de concert au document provisoire.

En bref, d'après la réponse écrite qui a été soumise, l'alliance serait plutôt en faveur de la politique proposée. Mais nous ne sommes pas ici pour passer du temps à vous dire que nous sommes d'accord, et vous donner les raisons, mais d'avantage pour mentionner les points susceptibles d'être améliorés. C'est pourquoi nous passerons un temps considérable à le faire. Toutefois, il ne faut pas oublier que nous sommes d'accord avec le fond de cette politique.

[Text]

I would like to start with what we do like in the policy. First of all, I suppose we like the fact that there is a policy at all. To begin, decisiveness in this area in recent months and years has been a problem. There is talk of regulatory changes which are then, I suppose, backed away from. There is talk of decisions of the Canadian Transport Commission which are overturned upon appeal. This lends an air of uncertainty to the industry. There are the policies which exist primarily in name only, rather than in fact.

Those sorts of obstacles would be difficult in any industry. They are particularly difficult in this industry which encounters long lead times and very high capital costs. It makes it very difficult for any of our members to plan in the face of such uncertainty. So we certainly encourage the enunciation of a policy, whatever its content, I suppose.

More specifically, we agree with the policy objectives that are set forth in paragraph 38 of the draft paper. It is very difficult to disagree with the statements set forth in that paragraph, and we certainly agree with them.

Thirdly, we agree with the fact that the draft paper does not call for total deregulation. We are not saying that we necessarily agree 100 per cent with the extent of regulation for which it calls, but we do agree that there should not be total deregulation in the airline industry here in Canada.

The fourth point I suppose we should make is that we—in view of our earlier comments—certainly would like to see something set forth that makes the job of the CTC easier. For whatever reason, it has not enjoyed the confidence that it ought to have had in recent years, and we suggest that the enunciation of a clear policy and clear guidelines which it can follow in its decisions will certainly be an asset to it.

Having outlined where we agree, I would like briefly to point out where we think it can be improved. One of our key points rests on the distinction between scheduled and charter service. We realize that the paper does deal with scheduled service, unit toll service, but we point out—as indeed the paper does, in paragraph 55—that the distinction between scheduled and charter service is a key element in this proposal. The distinction is very relevant to the existing regime. It is even more relevant, we can tell, in the proposed regime.

However, the paper says we must preserve the existing distinction between scheduled and charter. It is ACTA's position that the existing distinction is not sufficiently clear to warrant preservation, but the distinction should in fact be accentuated.

To illustrate our point that the distinction between charter and scheduled service is not sufficiently clear, we have added to our brief, examples on pages 3 and 4: The idea of a schedule carrier effectively being able to offer a charter product and be able to advertise it under the schedule carrier's name predominantly—as opposed to the charter carrier, often an in-house

[Translation]

J'aimerais commencer par ce qui nous plaît dans cette politique. Premièrement, le fait qu'elle existe. Pour commencer, ces dernières années et ces derniers mois, la fermeté de décisions a posé des problèmes. On parle de changements de réglementation dont on s'éloigne ensuite. On parle de décisions de la Commission canadienne des transports qui, à la suite d'appels, sont annulées. Autant d'éléments qui donnent à l'industrie touristique un air d'incertitude. Il y a les politiques qui existent en théorie mais non dans la pratique.

Ce genre d'obstacles serait difficile pour n'importe quelle industrie. Mais ils le sont particulièrement dans celle-ci qui comporte de longs temps morts et des coûts d'immobilisations très élevés. Face à une telle incertitude, il est très difficile pour n'importe lequel de nos membres de pouvoir planifier. Donc, nous sommes pour l'élaboration d'une politique, quelle qu'elle soit.

Pour être plus précis, nous sommes d'accord avec les objectifs énoncés au paragraphe 38 du document provisoire. On pourrait difficilement être contre.

Troisièmement, nous appuyons le fait que la politique provisoire n'appelle pas une déréglementation totale. Ce qui ne veut pas dire pour autant que nous sommes absolument d'accord avec l'extension de réglementation qu'elle demande.

Quatrièmement, nous aimerions, compte tenu de nos commentaires précédents, que quelque chose soit fait pour faciliter la tâche de la Commission canadienne des transports. Pour une raison ou pour une autre, elle n'a pas bénéficié de la confiance qu'on aurait dû avoir en elle ces dernières années et, d'après nous, l'élaboration d'une politique et de directives précises, et qu'elle pourra suivre en rendant ses décisions, serait certainement un atout.

Ayant parlé de ce que nous aimons dans cette politique, nous allons maintenant passer aux points susceptibles d'être améliorés. L'un des principaux points, c'est la différence à faire entre services réguliers et services de vol nolisé. Nous réalisons que le document parle de services à horaires fixes, de services à taux unitaire, mais nous sommes d'avis, comme l'est ce document au paragraphe 55, que la distinction à faire entre services réguliers et services nolisés, constitue un élément clé dans cette proposition. Cette distinction est tout à fait pertinente sous le régime actuel et le sera encore plus sous le régime proposé.

Toutefois, le document déclare que nous devons préserver la distinction actuelle entre services réguliers et services nolisés. Or, nous sommes d'avis que la distinction actuelle n'est pas suffisamment claire pour qu'on la garde, et que l'on devrait au contraire la préciser.

Pour étayer notre argument, nous avons ajouté des exemples à notre mémoire, aux pages 3 et 4: Le fait est qu'un transporteur régulier puisse offrir des vols d'affrètement et les annoncer en utilisant surtout son propre nom, plutôt que celui du transporteur qui assurera les vols, qui est d'ailleurs très souvent une filiale du transporteur, tend à confondre la distinction

[Texte]

subsidiary that is the actual offerer of the charter service, which tends to confuse, in the minds of the public, the distinction between the two. In fact, they become rather interchangeable. The same is true of the ticket validity.

[Traduction]

qui existe entre les deux, du moins aux yeux du public. D'ailleurs, les deux deviennent souvent interchangeables. Il en est de même pour la validité des billets.

• 1550

The same is true of the ability of a charter passenger to make a change of his reservation, upon payment of a \$30 penalty fee, which effectively gives the same flexibility, which is the hallmark of scheduled service, to a charter product.

Il ne faut pas oublier qu'un passager qui prend un vol d'affrètement peut changer ses réservations moyennant versement d'une amende de \$30, ce qui lui donne, en fait, la même souplesse que s'il optait pour des services réguliers. Pourtant, il bénéficie des tarifs de vols nolisés.

We point out on page 4 four further changes in recent years which have led to the erosion of the historical distinction:

Nous soulignons à la page 4 de notre mémoire d'autres changements qui ont été apportés au système ces dernières années, qui ont eu pour effet de diminuer encore davantage ces distinctions qui existent cependant depuis très longtemps:

The reduction of advance booking period, indeed, in some cases the elimination of the advance booking periods for last minute sales; the reduction in the minimum stay requirement and the elimination of the historic prohibition on in-house subsidiaries of air carriers operating tour companies—charter programmes with the airlines.

La réduction de la période de réservations, voire, dans certains cas, l'élimination de cette période pour les ventes de dernières minutes; la réduction de la durée minimale du séjour et l'élimination de l'interdiction de l'existence de filiales de transporteurs aériens qui gèrent des agences de voyage ou qui organisent des programmes de vols nolisés avec les compagnies aériennes elles-mêmes.

So for all of these reasons we are suggesting that the historic distinction between the two products has been eroded to the point that the preservation of its current status would not be in ACTA's viewpoint beneficial. In fact, there should be a more precise distinction drawn.

Pour toutes ces raisons, donc, nous pensons que la distinction reconnue de longue date entre les deux services a été diminuée à un tel point que le maintien du statu quo ne serait pas bénéfique. C'est là le point de vue de l'ACAT. D'ailleurs, nous pensons que cette distinction devrait se préciser davantage.

We are not suggesting a turning back of the clock to the original distinction, which was perhaps excessive in its rigidity, but rather we are saying look back at the original concept of a charter and distinguish it from the schedule service as outlined in this policy paper. Key in that, is the idea of the tour operating subsidiary of the airlines not being allowed to offer a tour product through the carrier. Perhaps we will have an opportunity to expand on that in the questions.

Nous ne préconisons pas un retour en arrière, car la distinction établie au départ était peut-être un peu trop rigide, mais nous pensons qu'il conviendrait de revenir au concept original des vols d'affrètement afin de pouvoir le distinguer des services à horaire fixe. Dans ce contexte, il serait impératif que les agences de voyage filiales de transporteurs aériens ne puissent pas passer par la société mère pour offrir leurs services. Peut-être vous poserez-vous des questions à ce sujet tout à l'heure, auquel cas nous pourrions y revenir.

The second point to be raised in this portion of our presentation is the extent to which domestic scheduled service is intertwined with trans-border service between Canada and the United States and the resultant difficulty which one has in distinguishing between the two and formulating a policy which relates to only intra-Canadian transportation and does not extend to trans-border. We suggest that might be a minor, but a significant, defect in the policy.

Le deuxième point qu'il convient de souligner ici, c'est l'importance des liens qui existent au niveau des services à horaire fixe intérieurs et les services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis, et, partant, les difficultés que pose l'établissement d'une distinction entre les deux et l'élaboration d'une politique qui ne se rapporte qu'au transport à l'intérieur du Canada, et qui ne se penche pas du tout sur les vols transfrontaliers. C'est là selon nous un défaut de votre politique, qui, même s'il n'est pas très important, mérite d'être souligné.

In the realm of competition it is sufficient to say that ACTA has always taken a position of being in favour of competition as long as it is not unfair or yielding unfortunate results. As I said that the outset, we agree that there should not be a situation of total deregulation. We have a little bit of hesitation and a little bit of concern that perhaps this paper is a little bit overly rigid, overly restrictive, in its regulations.

Pour ce qui est de la concurrence, il suffit je pense de dire que l'ACAT a toujours été favorable à la concurrence tant que celle-ci n'a pas été déloyale et tant qu'elle n'a pas eu des conséquences néfastes. Comme je l'ai dit au début de ma présentation, nous sommes d'accord qu'il ne devrait pas y avoir une déréglementation totale. Nous hésitons un petit peu car nous craignons que ce document, de par les règlements qu'il propose, soit un peu trop rigide, un peu trop restrictif.

[Text]

For example, our example set forth on the bottom of page 7. There seems to be a potential restriction on the ability of local carriers to grow. There seems to be a restriction on competition in certain areas—specifically within the western region as defined in paragraph 43. There seems to be an unfortunate restriction on the ability of new regional or transcontinental carriers to come into existence. The idea of flexibility could, perhaps, be made more clear in the paper. Perhaps it is intended to allow for flexibility but perhaps it could be made more clear.

In the realm of competition we have noted, in our brief, the total absence of any comment with respect to Wardair. We acknowledge in our paper that Wardair is not a schedule carrier and therefore the exclusion is probably justified. But it is our point that in view of the statements coming from the company, as we understand them, and in view of the size of its role in the Canadian domestic industry it is rather difficult to ignore Wardair. We are not saying you should say one thing or the other about the role they are to play. All we are saying is that they are too big to ignore or be totally silent about. Not only Wardair but the entire industry would benefit from some sort of ministerial policy statement as to the role Wardair is to play.

• 1555

The fourth area of our dispute, I suppose, with the policy paper, can just be summarized briefly by reference to pages 8 and 9. We have a few factual concerns that are set forth there. I shall not spend any time on that.

The same is essentially true of the point of clarification, the two key points that we are setting forth there, that we seek clarification on, can be summarized briefly. The first concerns the distinction between local carriers and regional carriers. In the policy statement the distinction between the two seems to be based on the use of jet versus non-jet equipment, and we suggest there is a better means of distinguishing. That distinction is not the most appropriate, and in fact it might be unfortunate as the definition for distinguishing between the two.

The final comment would be in relation to provincial government ownership of carriers. Between the lines in the policy paper there seems to be a desire to restrict it to the present situation, certainly not to encourage any further provincial government participation. If that is indeed ministerial preference, it perhaps should be stated more clearly as ministerial policy.

So, that is a brief run through our paper. We essentially agree with the basic thrust and the objectives of the paper. We have some significant disagreements with some points in the policy paper, where we think it can be improved upon and strengthened. In that light, perhaps we could turn it back to you, sir. With Mr. Bertren-Matthews' practical experience and Mr. Davies' understanding of the association, the three of us can try to handle the questions that the committee might have.

[Translation]

Prenons l'exemple qui figure au bas de la page 7. Il y a une restriction qui pourrait empêcher les transporteurs locaux de s'agrandir. Et il semblerait y avoir une certaine limitation de la concurrence dans certaines régions, notamment dans l'Ouest du pays, dont fait état le paragraphe 43. Et le lancement de nouveaux transporteurs régionaux ou transcontinentaux semble malheureusement être limité lui aussi. Votre politique pourrait vraisemblablement être un peu plus souple. Vous pourriez peut-être une certaine souplesse, mais il faudrait que cela soit plus clair.

Toujours au sujet de la concurrence, nous avons noté, dans notre mémoire, que vous ne faites aucun commentaire au sujet de Wardair. Nous reconnaissons dans notre mémoire que Wardair n'est pas un transporteur qui offre des services réguliers et que cette exclusion peut peut-être par conséquent se justifier. Mais selon nous, d'après les déclarations faites par la société et compte tenu de l'envergure du rôle qu'elle joue au sein de l'industrie canadienne, il est assez difficile d'ignorer l'existence de Wardair. Nous ne prétendons pas que vous devriez vous prononcer sur le rôle que doit jouer cette société. Tout ce que nous disons, c'est que celle-ci est trop importante pour que vous puissiez l'ignorer ou la passer sous silence. Si le ministre annonçait une politique au sujet du rôle que Wardair devrait, selon lui, jouer, cela bénéficierait non seulement à Wardair mais à l'industrie dans son ensemble.

Le deuxième domaine au sujet duquel nous ne sommes pas d'accord avec ce que préconise votre politique, est bien expliqué aux pages 8 et 9 de notre mémoire. Nous y expliquons un certain nombre de faits, et je ne vais pas y revenir maintenant.

Il y a d'autres points essentiels, qui peuvent se résumer très rapidement, au sujet desquels nous aimerions avoir quelques éclaircissements. Le premier concerne la distinction entre les transporteurs locaux et les transporteurs régionaux. Dans la politique, la distinction entre les deux semble se fonder sur l'utilisation d'avions à réaction. Il y aurait selon nous de meilleurs moyens d'établir ces distinctions, et nous trouvons votre choix un peu malheureux.

Mon dernier commentaire se rapporte à la question de l'appartenance de certains transporteurs à des gouvernements provinciaux. La politique semble sous-entendre un désir de s'en tenir au statu quo, et certainement de n'encourager aucun autre gouvernement provincial à s'y intéresser. Si cela correspond à une préférence marquée du ministre, il faudrait peut-être que ce soit énoncé plus clairement.

Voilà donc, très brièvement, les points saillants de notre mémoire. Nous sommes d'accord avec les principaux buts et objectifs de la politique, mais nous nous opposons à un certain nombre de points soulevés dans le document et nous pensons qu'il y aurait lieu d'améliorer et de renforcer ce dernier. Cela dit, je devrais sans doute vous renvoyer la balle. J'espère que M. Bertren-Matthews, avec son expérience pratique, M. Davies, avec sa connaissance approfondie de l'association, et

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Crozier. We have noted that your organization is a nonprofit organization. I hope that is not true of your constituent members.

Mr. Crozier: It is unanimous.

The Chairman: I do not know if other members of the committee know the difference or not, but I am afraid I do not know the difference between a retail and a wholesale travel agency. Would you explain that Mr. Bertren-Matthews?

Mr. Alex Bertren-Matthews (Vice-President, Alliance of Canadian Travel Associations): Mr. Chairman, I am so glad you asked that question, because I fear my reputation has been somewhat besmirched. There is a world of difference between a retail and a wholesale or tour operator. ABM Tours Inc., the company I happen to own, is not both; it is only a tour operator. I also happen to run a chain of retail agencies under the name of Oceanair. They are quite separate and distinct companies. One does not wholesale and the other does not retail.

The Chairman: So a wholesaler simply sells tours.

Mr. Bertren-Matthews: That is correct; In one form or another, but only through other agencies, never direct to the public, which is not to say, Mr. Chairman, that there are not some retailers who also operate as wholesalers and some wholesalers who sell directly to the public. I just wanted to make my own personal position clear.

Mr. McDermid: Some . . .

Mr. Bertren-Matthews: I understand that somewhat unfortunate practice does occur.

The Chairman: All right. We will proceed to questioning. I have a very short list so far.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. First of all, welcome. We are glad to have you here. I am quite interested in your brief. I am going to start off, and I know that others will follow along with numerous questions.

First of all, licensing of travel agencies is a provincial matter. It usually comes under the consumer or corporate affairs minister. How many provinces license travel agencies?

Mr. Bertren-Matthews: Three.

Mr. McDermid: Just 3 now.

Mr. Bertren-Matthews: Three, Mr. Chairman, yes.

Mr. McDermid: Okay.

Mr. Bertren-Matthews: Can I just elaborate on that?

[Traduction]

moi-même serons en mesure de répondre aux questions que vous voudrez bien nous poser.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Crozier. J'ai pris note du fait que votre association est un organisme sans but lucratif. J'espère que cela ne s'applique pas à ses membres.

M. Crozier: Nous aussi.

Le président: Je ne sais si les autres membres du comité savent quelle différence il y a entre les agences de voyage grossistes et leurs homologues détaillants, mais moi je ne la connais pas. M. Bertren-Matthews pourrait peut-être nous l'expliquer?

M. Alex Bertren-Matthews (vice-président de l'Alliance canadienne des associations touristiques): Monsieur le président, je suis ravi que vous m'ayez posé cette question, car j'ai bien peur que ma réputation ait été quelque peu ternie. Il y a tout un monde de différence entre les agences grossistes et les agences détaillantes. L'ABM Tours Inc., la société dont je suis propriétaire, ne fait qu'organiser des voyages. Je gère également une chaîne d'agences de vente au détail qui porte le nom d'Oceanair. Ces sociétés sont très distinctes l'une de l'autre. L'une ne vend pas en gros et l'autre ne vend pas au détail.

Le président: Vous voulez dire par là qu'un grossiste ne vend que les voyages tout compris?

M. Bertren-Matthews: C'est exact, sous une forme ou une autre, mais uniquement par le biais d'autres agences. Elle ne vend jamais directement au public. Mais il n'empêche, monsieur le président, que certains détaillants vendent également à titre de grossistes et que certains grossistes vendent également directement au public. Je voulais tout simplement que ma position personnelle à ce sujet soit bien claire.

M. McDermid: Quelque . . .

M. Bertren-Matthews: D'après les renseignements dont je dispose, les pratiques de certaines agences ne sont pas très catholiques.

Le président: Très bien. Nous allons maintenant passer aux questions. La liste d'intervenants est encore assez courte.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. J'aimerais tout d'abord vous souhaiter la bienvenue. Nous sommes ravis que vous soyez venus comparaître. J'ai été très intéressé par votre mémoire. Je vais donc me lancer, et je sais que d'autres députés prendront la relève.

J'aimerais tout d'abord parler de l'octroi de permis aux agences de voyage. Cela relève des provinces. En général, c'est le ministre de la Consommation et des Corporations qui s'en charge. Combien de provinces octroient des permis aux agences de voyage?

M. Bertren-Matthews: Trois.

M. McDermid: Seulement trois à l'heure actuelle?

M. Bertren-Matthews: Oui, monsieur le président, trois.

M. McDermid: D'accord.

M. Bertren-Matthews: Puis-je ajouter quelque chose?

[Text]

Mr. McDermid: Yes, certainly.

Mr. Bertren-Matthews: Travel agents operate under two forms of licensing. One, as you pointed out, the provincial legislation existing in three provinces, and then, should the agent wish to sell normal airline tickets, he must become approved by the International Air Transport Association and the Air Transport Association of Canada. That is a fairly complicated approval process requiring fairly stringent financial criteria that have to be met and a variety of other provisions that have to do with location of the store, public access, et cetera, and staff.

• 1600

Not all agencies are IATA or ATEC agencies. Some operate in the field of selling merely package tours and for this they require nothing in those provinces not having legislation and just provincial licences in the three provinces which have that legislation.

The Chairman: Now that we have got into it, I think you might as well put on the record the provinces which have the legislation.

Mr. Bertren-Matthews: Starting from the east, it is Quebec, Ontario and British Columbia.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. Bertren-Matthews: They produced their legislation in that order, Quebec being the first.

Mr. McDermid: There is a fund connected with each licensing, as I understand, as well—

Mr. Bertren-Matthews: That is correct.

Mr. McDermid: —to protect the public from a Laker situation. Have your members been inundated with Laker problems in the last couple of weeks?

Mr. Bertren-Matthews: Yes, they have. Well, that is the straight answer to your question. Yes, they have been inundated.

The Chairman: Mr. McDermid, procedurally, we are wandering, I believe.

Mr. McDermid: I just want to find out a bit about the association before I get—

The Chairman: That, I think, is permissible.

Mr. McDermid: Okay.

The Chairman: But let us not get into the Laker situation.

Mr. McDermid: No, I do not want to. I am working on just a general theme here about the protection of the consumer

[Translation]

M. McDermid: Oui, bien sûr.

M. Bertren-Matthews: Les agences de voyage sont assujetties à deux systèmes d'octroi de permis. Le premier, dont vous avez parlé, relève des gouvernements provinciaux. Il existe dans trois provinces. Si un agent, installé dans une de ces provinces, désire vendre des billets d'avion pour des vols réguliers, il doit d'abord obtenir l'approbation de l'association du transport aérien international et de l'Air Transport Association of Canada. Le processus de vos locations est assez complexe et les critères financiers sont assez sévères. Il faut également que les demandeurs satisfassent à tout un tas d'autres critères, se rapportant par exemple à l'emplacement du magasin, à l'accès du public, à son effectif, etc.

Toutes les agences ne doivent pas être homologuées par l'ATAI ou l'ATAC. Celles qui ne font que vendre des voyages à forfait, tout compris, n'ont besoin d'aucun permis dans les provinces qui n'en prévoient pas et, dans celles où le gouvernement a mis en place un système, le permis provincial leur suffit.

Le président: Puisque la question a été soulevée, il serait peut-être bon de faire porter au procès-verbal les noms des provinces qui régissent l'octroi de permis.

M. Bertren-Matthews: Si on parcourt le pays d'Est en Ouest, il y a le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique.

Le président: Merci, monsieur.

M. Bertren-Matthews: Et l'ordre que je viens de vous donner correspond à l'ordre chronologique de la mise en application de ces systèmes dans ces provinces. C'est le Québec qui a été le premier à le faire.

M. McDermid: Chaque fois qu'un permis est octroyé, un fonds doit être constitué, du moins c'est ce que j'ai compris...

M. Bertren-Matthews: C'est exact.

M. McDermid: ... afin de protéger le public de situations comme celle qu'a provoqué la faillite de M. Laker. Vos membres ont-ils été inondés ces dernières semaines par des problèmes reliés à Laker?

M. Bertren-Matthews: Oui. Ils ont en effet été inondés de questions s'y rapportant.

Le président: Monsieur McDermid, je pense que vous vous écarterez quelque peu du sujet.

M. McDermid: Je voulais tout simplement me renseigner au sujet de l'association avant que de...

Le président: Cela est tout à fait admissible.

M. McDermid: Très bien.

Le président: Mais je vous demanderais de vous garder d'aborder la situation de Laker.

M. McDermid: Je ne voulais pas m'y lancer. Je voulais tout simplement parler du thème général de la protection du voyageur.

[Texte]

who flies. I do not think there is anything wrong with that. That must come under domestic air policy.

The Chairman: I beg your pardon?

Mr. McDermid: I said I am discussing the protection of the consumer who flies, and that must come under air policy.

The Chairman: Proceed.

Mr. McDermid: Yes. Thank you. Will the funding in the various provinces protect the consumer, number one? Number two is should there be a national scheme to protect the travelling public? Are we into constitutional jurisdiction between provincial and federal governments when we start discussing that?

Mr. Bertren-Matthews: Opinion first, Mr. Chairman. Yes, I think there should be protection for the flying public; no, I do not believe there is protection in all of the provinces. I would like Mr. Crozier, our counsel, to elaborate further on that because I am sure he is more aware of the fine details than I. Generally speaking, ACTA is, however, in favour of legislation across the country, and if we could get umbrella legislation we would love to. It is also in favour, for obvious reasons, of indemnity or protection funds for the travelling public.

I do not have to elaborate, Mr. Chairman, on the reason why ACTA would want such a thing and is fully prepared to have its members contribute to it, as they do in those three provinces.

The problem arises in that, at least in Ontario, generally speaking, an air carrier, operating under federal regulations, is not required to be a licensed travel agent. The case is different in Quebec, and perhaps Mr. Crozier can elaborate on those differences.

Recently, of course, it has become a concern to some of us in ACTA, the possibility of a carrier going bankrupt. I mean hitherto such a thing was unthinkable. Air lines were sphinx-like in their safety and immovability from the commercial scene. However, that facade seems to have cracked slightly, split wide open in the case of Laker, and it has raised the question of what happens to passengers' funds in the hands of carriers who suddenly find themselves unable to carry those passengers. And we do not have the answer yet. Certainly it is one of the concerns ACTA is taking up.

Perhaps I should point out at this stage that ACTA is not just the association of travel agents and tour operators. It is the industry association. It has airline members and perhaps, Mr. Chairman, I can ask Mr. Crozier to give you more details on the licensing arrangements in the various provinces and to what extent carrier passengers are covered.

[Traduction]

teur. Je n'y vois rien de mal. Cela relève bien de la politique aérienne.

Le président: Je n'ai pas très bien suivi.

M. McDermid: Je disais tout simplement que je voulais discuter de la protection des consommateurs qui prennent l'avion, ce qui doit relever de la politique aérienne.

Le président: Allez-y.

M. McDermid: Merci. Première question: les fonds constitués dans les diverses provinces protégeront-ils le consommateur? Deuxième question: devrait-il exister un système national visant la protection des voyageurs? En abordant cette question, soulevons-nous des problèmes de juridiction constitutionnelle au niveau des gouvernements fédéral et provinciaux?

M. Bertren-Matthews: Je vais d'abord vous donner mon opinion. Oui, je pense qu'on devrait assurer une certaine protection pour les voyageurs; non, je ne pense pas que toutes les provinces prévoient ce genre de protection. J'aimerais que notre expert juridique, M. Crozier, réponde à votre question, car il est certainement plus au courant que moi. Je puis néanmoins vous dire que l'ACAT est d'accord avec le principe d'une loi à l'échelle du pays. Cela nous irait à merveille. Notre association est également d'accord, et ce pour des raisons évidentes, avec l'idée de l'indemnisation ou de la création d'un fonds de protection pour les voyageurs.

Monsieur le président, je n'ai pas à vous dire pourquoi l'ACAT appuierait ce genre de choses, mais il est certain que nous serions prêts à demander à tous nos membres d'y contribuer, comme cela se passe déjà dans les trois provinces dont on a parlé tout à l'heure.

Le problème en Ontario c'est qu'un transporteur aérien, assujéti au règlement fédéral, n'est pas tenu de détenir un permis à titre d'agence de voyage. La situation est différente au Québec, et M. Crozier pourra peut-être vous expliquer en quoi consiste ces différences.

Il est certain que nous tous à l'ACTA sommes depuis quelque temps préoccupés par les problèmes que poserait la banqueroute d'un transporteur. Jusqu'à tout récemment, pareille chose était inconcevable. Les compagnies aériennes ont toujours été immuables, profondément ancrées sur la scène commerciale. Mais cette façade semble être quelque peu fissurée. D'ailleurs, dans le cas de Laker, elle s'est complètement écroulée, et c'est pourquoi l'on doit se demander ce qui advient de l'argent que les passagers ont remis au transporteur qui tout d'un coup se trouve dans l'impossibilité de tenir leurs engagements. D'ailleurs, nous n'avons toujours pas trouvé de réponse à cette question. C'en est une qui préoccupe beaucoup à l'ACAT.

Il conviendrait sans doute que je souligne que l'ACAT n'est pas tout simplement une association regroupant des agences de voyage et de promotion. Nous sommes l'association de l'industrie. Nous comptons des compagnies aériennes parmi nos membres. Monsieur le président, avec votre permission, je demanderais à M. Crozier de vous fournir des explications supplémentaires au sujet des systèmes d'octroi de permis de

[Text]

The Chairman: Mr. Crozier.

Mr. Crozier: The exclusion Mr. Bertren-Matthews referred to of scheduled carriers I think is relevant to this committee's deliberations. The consumer protection funds in place in those three provinces are primarily there to protect the consumers of package tours. There are exclusions in British Columbia and in Ontario for the services of scheduled carriers when serving on line or interlining with other carriers. To that extent the funds which presently exist would not be available to consumers who would suffer from a scheduled carrier's demise.

In Quebec it is a slightly different situation, and I am not that familiar with the Quebec legislation to warrant an opinion.

• 1605

That is relevant to this committee primarily, I would think. The idea of a national fund: it would certainly be more convenient to have one fund rather than 10 funds and 10 different regimes. Companies such Mr. Bertren-Matthews', which carry on business across borders and others of our members which carry on business in different provinces, run into differing problems. It is a problem inherent in the federal system. The constitutional obstacles to that national fund have to this date been considered to be too overwhelming to be overcome—not to say that we would not like to see it but we are not betting the mortgage money on it happening.

Mr. McDermid: Okay. Thank you.

Mr. Davies: Mr. Chairman, directly pertinent as well, as far as the question is concerned, there are, through our other associations, negotiations going on with the provincial governments for the establishment of similar-type consumer funds in the other provinces which, at the present time, do not have such funds. Part and parcel, some of the questions which arise are questions of reciprocity et cetera, are questions that have been raised province-by-province within our membership.

Mr. McDermid: Okay—to get directly to the paper—I am taking a flight and there are a number of Canadian airlines which cover that route. What criteria do travel agents use to advise me as to which airline I should take?

Mr. Bertren-Matthews: Mr. Chairman, there are a number of criteria involved in the recommendations of a travel agent to a passenger who comes in and asks him for one. I must admit that in point-to-point travel the passenger usually has fairly well defined preferences for carriers or—usually for carriers. Beyond that the retail travel agent's sacred duty is to provide the service at the lowest cost he can possibly find.

[Translation]

diverses provinces et de la protection qui y est offerte aux passagers.

Le président: Monsieur Crozier.

M. Crozier: L'exclusion des transporteurs offrant des services réguliers soulevée par M. Bertren-Matthews, est je pense tout à fait pertinente dans le cadre des délibérations du comité. Les fonds de protection des consommateurs qui ont été constitués dans les trois provinces dont on a parlé plus haut ont surtout pour objet de protéger les clients de voyages tout compris. Il existe en Colombie-Britannique et en Ontario des exclusions pour les services à horaire régulier lorsque les transporteurs concluent des accords interlignes. Ceci étant, le système ne prévoit pas que des fonds soient mis à la disposition des consommateurs qui souffriraient de la disparition d'un transporteur offrant des services à horaire fixe.

La situation est légèrement différente au Québec, mais n'étant pas suffisamment au courant, je ne me hasarderai pas à vous donner une opinion là-dessus.

Il me semble que cela devrait intéresser le Comité. Un fonds national serait beaucoup plus pratique que 10 fonds et 10 régimes différents. Les entreprises comme celle de M. Bertren-Matthews, qui fait affaire ici et à l'étranger, et celles d'autres membres de l'association qui font affaire dans différentes provinces, connaissent des problèmes différents. Cela est d'ailleurs inhérent à tout système fédéral. On a jusqu'à présent estimé que les obstacles constitutionnels à la création d'un fonds national seraient trop importants. Les gens disent qu'ils aimeraient bien que cela se fasse, mais ils ne sont pas prêts à engager leurs économies dans le pari.

M. McDermid: Très bien. Merci.

M. Davies: Monsieur le président, j'aurais une remarque à faire au sujet de cette question. D'autres associations ont entamé des négociations avec des gouvernements provinciaux visant l'établissement de fonds semblables pour les consommateurs. Ces négociations concernent bien sûr les provinces qui ne possèdent pas de fonds à l'heure actuelle. Un certain nombre des questions qui sont soulevées dans le contexte de ces négociations sont des questions de réciprocité, que tous les membres de notre association, province par province, ont d'ailleurs soulevées.

M. McDermid: Très bien. Revenons maintenant à nos moutons. Disons que je veux prendre un avion et qu'il y a plusieurs compagnies aériennes canadiennes qui assurent le trajet qui m'intéresse. Pour me conseiller, de quels critères se servent les agences de voyage pour me dire pour quelle compagnie aérienne opter?

M. Bertren-Matthews: Monsieur le président, lorsqu'un client va voir un agent de voyage pour obtenir des conseils, l'agent utilise un certain nombre de critères. Mais il convient de souligner que les passagers qui se rendent d'un endroit à un autre assez régulièrement ont des préférences assez bien établies pour ce qui est des transporteurs. Ceci étant, la tâche

[Texte]

Today however, with the present rather disarrayed state of the Class 3 industry, he frequently is not too sure of what is the lowest price. History is full of examples where, for the more complex kind of international fare, three different carriers serving the same routing will come up with 3 different fares. It has even occurred that 2 different people in the same carrier will come up with a different fare for the same routing. There is a lot of confusion.

But to be more responsive to your question Mr. McDermid and Mr. Chairman, a travel agent is likely to recommend the carrier whose service he feels he has most confidence in. And of course, confidence is a function of many things but mainly of the feedback he has received from other passengers.

Mr. McDermid: Some airlines provide special services towards a travel agent—the bonus on commissions et cetera, et cetera. Does that influence the decision which the travel agent makes, as opposed to his client?

Mr. Bertren-Matthews: In certain circumstances it might do so. In others, I hardly think it would influence him at all. If I can pose two situations: the first would be the agency which handles a lot of commercial volume—businessmen travelling to and from certain points. Generally speaking, he has very little ability to influence that traffic. The businessman knows where he wants to go, knows what time he wants to go and usually there is only one carrier which is going to operate at that precise time. In other words, to fit the businessman's travel profile, it would be futile and rather silly for the agency to try to talk a business passenger out of what he wanted to do, in order to earn a couple of extra points of commission.

The other case might be a retail agency which has a group movement and has the choice of either putting it on one carrier or another. Then if he were satisfied—and I suppose I am being a little bit altruistic here—that the service was equal, such as perhaps between Toronto and Vancouver on Air Canada and CP where the service might well be said to be parallel in quality as well as schedule, he might opt to place the group with the carrier he thought he would earn most with.

Mr. McDermid: Does that automatically give an unfair advantage to the larger carriers over a smaller carrier?

Mr. Bertren-Matthews: It does not appear to have done so. Admittedly, the large carriers have come out with bonus commission schemes whereas the smaller carriers generally have not. But some of the small carriers have come out with override commissions which are of the same order of magnitude as the large carriers. Obviously, they do not result in as many dollars because their ticket volumes and the dollar prices are not as high, but the percentage that the carrier offers is as

[Traduction]

sacrée du détaillant est d'assurer le service au coût le plus bas possible.

Aujourd'hui cependant, étant donné l'état de bouleversement dans lequel se trouve l'industrie de la catégorie 3, il ne sait pas toujours très bien qui est le plus intéressant. On pourrait trouver maints exemples de cas où pour les voyages internationaux, où les tarifs sont plus complexes, trois transporteurs différents assurant le même trajet proposeront trois tarifs différents. Il s'est même trouvé que deux personnes pour le compte du même transporteur aient donné des prix différents pour le même trajet. Il y a en effet beaucoup de confusion.

Mais pour répondre à la question de M. McDermid, je dirais qu'une agence de voyage recommandera sans doute le transporteur dont les services lui inspire le plus confiance. Cette confiance dépendra bien sûr de beaucoup de choses, mais surtout de ce que lui auront dit d'autres passagers.

M. McDermid: Certaines compagnies aériennes offrent certains services aux agences de voyage, comme par exemple des primes sur les commissions etcetera. Cela a-t-il une influence sur la décision que prendra l'agent?

M. Bertren-Matthews: Ce serait possible dans certaines circonstances. Mais dans d'autres, j'ai bien l'impression que cela n'influerait en rien sur sa décision. Permettez-moi de vous présenter deux scénarios. Dans le premier, il s'agirait d'une agence qui sert surtout des hommes et des femmes d'affaires qui voyagent de ville en ville. En règle générale, cette agence ne pourrait pas influencer les voyageurs. Les hommes et les femmes d'affaires savent où ils veulent aller, à quelle heure ils veulent partir, et en général il y a un seul transporteur qui assurera le trajet à l'heure exacte qui l'intéresse. Autrement dit, il serait ridicule pour un agent d'essayer de faire changer d'avis une personne qui fait un voyage d'affaires, pour ne grossir que très légèrement sa commission.

Le deuxième scénario mettrait en jeu un détaillant qui s'occupe surtout de groupes et qui peut les faire voyager avec un transporteur ou un autre. Je vais sans doute vous paraître altruiste, mais si l'agent était d'avis que le service des deux transporteurs était de qualité égale (prenez par exemple Air Canada et CP Air qui font le trajet Toronto à Vancouver à peu près aux mêmes heures et avec sensiblement la même qualité), il opterait peut-être pour le transporteur avec lequel il espérait gagner le plus d'argent.

M. McDermid: Cela donne-t-il un avantage aux gros transporteurs par rapport aux plus petits?

M. Bertren-Matthews: Ça ne semble pas être le cas. Mais il est vrai que les plus gros transporteurs ont offert à certaines agences des primes, tandis que les plus petits ne l'ont en général pas fait. Mais un certain nombre de petits transporteurs ont proposé des systèmes de commissions qui sont aussi intéressants que ceux de leurs homologues plus importants. Bien sûr, cela ne procure pas aux agents autant d'argent, car les volumes de vente des billets sont moindres, et les prix sont

[Text]

great. Furthermore, the smaller carriers competing on routes, such as the Toronto-Montreal corridor, in the scramble for share of market have been offering all kinds of inducements that the major carriers have stayed away from.

Mr. McDermid: And many have complained about.

Mr. Bertren-Matthews: Very likely, yes. The travel agent, faced with a choice of an airline, on that particular corridor, faces a baffling problem.

Mr. McDermid: Do you find, for example, that people are coming into the offices and saying well, Nordair is offering a \$15.00 voucher for a cab, or a bouquet of flowers, or a night out on the town in Montreal? Is that influencing people in how they fly from Toronto to Montreal?

Mr. Bertren-Matthews: I would not think it influences the regular business traveller to the extent that one might believe. I think he is going to travel on the carrier he likes. Maybe an Air Canada stewardess tipped a cup of coffee over him one day and he is only going to fly CP Air—believe me, it is on such small things as that that choices are made.

Mr. McDermid: Politicians understand, though, we get the same complaints.

Mr. Bertren-Matthews: Or CP did not serve him a drink at all, and he was in an emperor's class seat, and so he is always going to fly Air Canada. For every one who is a fan of one carrier, I will find you another person who is a fan of the other carrier.

The other carriers offering a day's free car rental or a silver chalice, or something like that, I am sure do gain a share of the market, but it is not the solid core market that historically travels on CP and Air Canada.

Mr. McDermid: Do you think that type of marketing cheapens the industry?

Mr. Bertren-Matthews: I think it creates disorder and I, frankly, do not like it. It may result in slightly lower fares, but if in the end it results in the unprofitability of all the carriers on that route, who is going to suffer? In my opinion, the consumer will ultimately suffer because his choice will be reduced.

Mr. McDermid: So that is your caution in a complete deregulatory set-up such as we find in the United States. You are worried about that type of marketing.

Mr. Bertren-Matthews: Very much so.

Mr. McDermid: I have one final question; I want to find out a little bit about Air Canada's fancy machine, the Reservac II, is that what they call it? Are other airlines on that? Are other

[Translation]

moins élevés, mais les pourcentages sont très intéressants. D'autre part, les petits transporteurs qui se concurrencent pour les trajets Toronto-Montréal, par exemple, en vue de s'accaparer une bonne part du marché, proposent des tas de choses, au contraire des gros transporteurs.

Mr. McDermid: Qui s'en sont d'ailleurs beaucoup plaints.

Mr. Bertren-Matthews: Oui, sans doute. L'agent qui a le choix entre plusieurs compagnies aériennes pour ce couloir se trouve devant un problème certain.

Mr. McDermid: Les gens qui vont aux agences de voyage disent-ils par exemple qu'ils veulent prendre Nordair parce que cette compagnie offre un billet de \$15 pour un taxi, un bouquet de fleurs, ou une sortie à Montréal? Ces pratiques semblent-elles influencer les gens qui font le trajet Toronto-Montréal?

Mr. Bertren-Matthews: Je ne pense pas que cela influence autant qu'on pourrait le croire les personnes qui font des voyages d'affaires. Ces gens vont opter pour le transporteur qui leur plaît. Peut-être qu'un jour une hôtesse de l'air d'Air Canada lui a renversé une tasse de café sur la tête et que par conséquent il ne souhaite plus voyager qu'avec CPAir... Croyez-moi, les choix des gens se font en fonction de choses comme cela.

Mr. McDermid: Mais nous, les politiciens, on comprend, car on nous adresse des plaintes pour les mêmes raisons.

Mr. Bertren-Matthews: Ou alors le type avait pris un billet de la catégorie «empereur» et on ne lui a même pas servi un verre sur CPAir, alors il décide de ne plus voyager qu'avec Air Canada. Pour chaque voyageur qui préfère un transporteur, je vous en trouverai un autre qui préfère l'autre compagnie.

Qu'un transporteur offre la location gratuite d'une voiture pour une journée ou un calice en argent augmentera peut-être légèrement sa part de marché, mais n'aura aucune incidence sur le principal marché, c'est-à-dire sur les clients qui pour des tas de raisons voyagent traditionnellement avec CPAir ou Air Canada.

Mr. McDermid: D'après vous, ce genre de technique de commercialisation rabaisse-t-elle l'industrie?

Mr. Bertren-Matthews: Je pense que cela sème un peu la zizanie et je voudrais très franchement dire que je n'aime pas beaucoup cela. Il se peut que cela amène une réduction des tarifs, mais si cela aboutit à une situation de non rentabilité pour tous les transporteurs sur un trajet donné, qui va en souffrir en dernière analyse? Selon moi, c'est le consommateur qui en souffrira, car son choix se trouvera réduits.

Mr. McDermid: Vous me mettriez donc en garde contre le genre de déréglementation absolue que l'on a pu constater aux États-Unis. Ce genre de pratique de commercialisation vous inquiète, n'est-ce pas?

Mr. Bertren-Matthews: Enormément.

Mr. McDermid: J'aimerais vous poser une dernière question. J'aimerais que vous me renseigniez un petit peu au sujet du dernier achat d'Air Canada, qui s'appelle le Reservac II, je

[Texte]

airline schedules and all the other paraphernalia on that particular machine?

Mr. Bertren-Matthews: Yes, it does not just serve Air Canada, not at all. It is becoming more and more the industry's system. It cannot accurately be described as the complete Canadian travel industry system. I doubt whether any system will ever be that because it is always developing. But yes, to answer your question, there are many other carriers in the system, to a greater or lesser extent. I would have to get into the technology of the system to describe the distance between a hosted carrier and a participating carrier in the RES II system. I am not sure I am qualified to do that.

Mr. McDermid: Are all the regionals on it?

Mr. Bertren-Matthews: Yes, I think I can say that.

Mr. McDermid: All the Canadian regionals participate, and both national airlines? Wardair is not on it?

Mr. Bertren-Matthews: No, Wardair is not on it. Wardair of course has its own system, and I am not sure whether there is any intention to provide Wardair schedules through RES II. I believe there are some talks going on at present, but I am not sure of their status.

Mr. McDermid: Is Wardair a wholesaler?

Mr. Bertren-Matthews: Yes, Wardair does wholesale its own packages. It used to do so through a company called Intervac, and I think probably still does, but Intervac is simply a division of Wardair and is recognized by the trade as such.

Mr. McDermid: So Wardair is the carrier and—did you say, Intervac?

Mr. Bertren-Matthews: Yes, it is short for International Vacations.

Mr. McDermid: So that is their wholesaler?

Mr. Bertren-Matthews: Yes. It is their sales agency in point of fact. When you call Wardair to book a seat, you actually speak to Intervac.

• 1615

Mr. McDermid: Then the retailers also sell Wardair products and they get paid a commission?

Mr. Bertren-Matthews: Yes.

Mr. McDermid: Is that commission basically the same as it would be from Air Canada or CP or TWA?

Mr. Bertren-Matthews: For the same product, yes. In other words, a chartered product is generally commissionable at or about the 10 per cent level. The point-to-point products are generally commissionable slightly below that.

[Traduction]

pense. D'autres compagnies aériennes s'en servent-elles? Les horaires d'autres compagnies aériennes sont-ils enregistrés sur cette machine?

M. Bertren-Matthews: Oui, ce système ne dessert pas uniquement Air Canada. Il a d'ailleurs été adopté comme le système de l'industrie. Mais on ne pourrait pas dire qu'il englobe toute l'industrie canadienne des voyages. D'ailleurs, je doute que cela puisse être possible un jour, étant donné le fait que l'industrie évolue sans cesse. Mais pour répondre à votre question, je dirais que de nombreux autres transporteurs utilisent le système. Il faudrait que je me lance dans des discussions d'ordre technique au sujet du système pour pouvoir vous décrire la distinction entre un transporteur hôte et un transporteur membre du système RESII, mais je ne pense pas être qualifié pour le faire.

M. McDermid: Toutes les sociétés régionales y sont-elles inscrites?

M. Bertren-Matthews: Je pense que oui.

M. McDermid: Y participent donc tous les transporteurs canadiens régionaux et les deux compagnies aériennes nationales? Wardair n'y participe pas?

M. Bertren-Matthews: Non, Wardair n'y est pas inscrit. Mais Wardair dispose de son propre système, et je ne sais pas du tout si l'on prévoit offrir les horaires de Wardair par l'intermédiaire du RESII. Il me semble qu'il y a eu certaines discussions à cet effet, mais je ne pourrais pas dire où elles en sont.

M. McDermid: La société Wardair est-elle grossiste?

M. Bertren-Matthews: Oui, Wardair vend en gros ses propres voyages. Elle passait autrefois par l'intermédiaire d'Intervac, et je pense qu'elle le fait toujours, mais Intervac est tout simplement une division de Wardair, reconnue en tant que telle comme industrie.

M. McDermid: Wardair est par conséquent notre transporteur et... le nom était bien Intervac?

M. Bertren-Matthews: Oui, il s'agit d'une forme abrégée d'*International Vacations*.

M. McDermid: Et c'est cette société qui est son grossiste?

M. Bertren-Matthews: Oui. En fait, il s'agit de leur agence de ventes. Lorsque vous appelez Wardair pour faire des réservations, vous faites en vérité affaires avec Intervac.

M. McDermid: Les détaillants vendent donc également des produits Wardair et se font verser une commission?

M. Bertren-Matthews: Oui.

M. McDermid: Cette commission correspond-elle en gros à celle que verseraient Air Canada, CP Air ou TWA?

M. Bertren-Matthews: Pour le même produit, oui. Autrement dit, la commission pour un vol nolisé se situe en général aux environs de 10 p. 100. La commission pour les trajets réguliers est en général légèrement inférieure.

[Text]

Mr. McDermid: On charter fares do they pay bonuses for volume bookings like the major airlines do to travel agents?

Mr. Bertren-Matthews: Generally speaking, I do not believe so; I may be wrong about that. Certainly we do not earn any on charters. On the contrary, the major carriers override-commission schemes specifically exclude charter traffic.

Mr. McDermid: I gather you are concerned a little bit about Wardair and that type of airline being excluded from the air policy as being enunciated now by the government. Is that a fair statement?

Mr. Bertren-Matthews: Yes.

Mr. Crozier: Yes, ACTA has never said we want them to have scheduled service, or we do not want them to have scheduled service. All we are saying is that it is just too big a creature to ignore. We do not care what you say, Mr. Minister, but just tell us what you expect from Wardair, so that we all know.

Mr. McDermid: Do you think that—Air Canada is probably a member of yours so you are not going to answer this...

Mr. Bertren-Matthews: So is Wardair.

Mr. McDermid: That is good, let us see if you can stay on the fence on this one. Do you believe that Air Canada, under the present setup, has an unfair advantage over other national, regional and charter airlines, such as the Wardairs?

The Chairman: The choice of answering the question is the witness's.

Mr. Crozier: I do not have my whip.

The Chairman: No, I know you do not.

Mr. Bertren-Matthews: Sorry for the short caucus. I think one has to state at this point that Air Canada does have an advantage over Wardair simply because Air Canada is a larger carrier. Whether it is an unfair advantage or not I think is debatable. My personal opinion is that it is not an unfair advantage; it is a fairly gained advantage.

Mr. McDermid: Purely because it is bigger, not because of protected routes or anything else, just because it is a bigger airline?

Mr. Bertren-Matthews: Yes. I do not think I want to debate how it got to be bigger; it is bigger. I think it does a reasonably good job, and I do not think its advantage over Wardair, specifically, is that unfair, particularly now that Wardair is able to offer a seat that looks very much like a scheduled seat in some aspects. The distinction between—as Mr. Crozier has pointed out—the charter seat and the point-to-point seat has

[Translation]

M. McDermid: Pour les vols d'affrètement, une prime est-elle versée en fonction du volume des réservations, comme c'est le cas des grosses compagnies aériennes qui versent des primes aux agents?

M. Bertren-Matthews: En règle générale, je ne pense pas, mais il se pourrait fort bien que j'ai tort. Nous ne touchons pas de prime pour les vols d'affrètement. Mais les systèmes d'augmentation des commissions des principaux transporteurs excluent les vols d'affrètement.

M. McDermid: D'après ce que j'ai compris, vous êtes préoccupé par le fait que Wardair, ou d'autres compagnies aériennes de ce genre, soit exclu de la politique aérienne énoncée par le gouvernement. Ai-je raison?

M. Bertren-Matthews: Oui.

M. Crozier: Oui, l'ACAT n'a jamais dit que nous voulons que cette compagnie offre un service à horaire fixe. Et nous ne le souhaitons d'ailleurs pas. Tout ce que nous disons, c'est que cette société est beaucoup trop importante pour qu'on l'ignore. Ce que nous dit le ministre nous importe peu, mais nous voulons qu'il dise quelque chose au sujet de ce qu'il attend de Wardair, afin que tout le monde le sache.

M. McDermid: Pensez-vous que... Air Canada est sans doute membre de votre association, alors vous n'allez pas répondre à ma question...

M. Bertren-Matthews: Wardair est membre aussi.

M. McDermid: C'est bien. Dans ce cas, vous pourriez peut-être essayer de répondre à ma question sans trop vous mouiller. Pensez-vous que dans le contexte actuel Air Canada a un avantage déloyal par rapport à d'autres compagnies aériennes nationales, et régionales ou à des affrêteurs, comme Wardair?

Le président: Le témoin peut choisir de répondre ou non à la question.

M. Crozier: Je n'ai pas ma cravache.

Le président: Non, c'est vrai.

M. Bertren-Matthews: Je m'excuse pour notre petite messe basse. Je pense qu'il convient de dire qu'Air Canada a un avantage par rapport à Wardair, tout simplement parce qu'Air Canada est un plus gros transporteur. Que cet avantage soit injuste ou déloyal reste à décider. Selon moi, il ne s'agit pas d'un avantage injuste, mais d'un avantage qui est tout à fait mérité.

M. McDermid: Tout simplement parce qu'Air Canada est plus gros, pas parce que la société protège ses trajets ou à cause d'un autre facteur?

M. Bertren-Matthews: C'est exact. Elle est plus grosse, mais je n'ai pas tellement envie de me lancer dans un débat au sujet des raisons pour lesquelles elle est plus grosse. Je pense qu'Air Canada fait un assez bon travail, et je ne pense pas que son avantage par rapport à Wardair en particulier soit injuste, puisque Wardair peut maintenant offrir des vols qui ressemblent de beaucoup à des vols réguliers. Comme l'a si bien dit

[Texte]

become very blurred, to the detriment of the industry, I believe.

Mr. Crozier: To be specific on that point, Wardair is only entitled to offer charter products. They are not licensed to offer scheduled service, yet they are able to offer charter products with such definitive regularity that they now publish a schedule. You can look at a Wardair brochure which says, for example, that we run a charter to Vancouver every Tuesday at 4 p.m., which has all the hallmarks of a scheduled carrier, and yet is not scheduled. This is the point that we made that the distinction between the two is blurred to the point that a charter-only carrier can carry on business as a scheduled carrier and the public is unaware of the distinction.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I was just going to say—just a final clarification. You want better definitions in the policy, and I notice later on you talk about a charter class and a charter seat, and so on and so forth, and you want better definitions of where they fit into the whole scheme of things, in the domestic air policy?

Mr. Crozier: Yes.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. I must say your last question was one of many facets. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman, sorry I missed the first part, but I read your brief. On this last point, which is really where I wanted to start, in view of your brief which I thought made it pretty clear that in the world of reality—and I noticed the one gentleman said that it was confusing—there was not the real distinction, as far as the passenger is concerned, between the charter consumer or passenger, going to a charter carrier.

• 1620

In effect you can get, not point to point, but you can almost get the schedule. I would just mention to Mr. McDermid . . . I am just trying to pick up here . . . It is equally confusing the other way around in that you have scheduled carriers, scheduled service which offer the customer charter class fares, whether it is ABC or CCCF, et cetera, so you have a sort of reciprocal situation here. My real question is—which comes to your brief and I was interested in the way you described it because, at first, I wondered. But my friend here says I muddled the waters as far as I was concerned. Perhaps I have it muddy in my head; frankly one of the briefing notes I had, had it muddled. Do I understand that, in the world of reality, there is really no reason to maintain the distinction between scheduled carriers offering charter fares, within their scheduled service, and charter carriers being able to offer scheduled service?

[Traduction]

M. Crozier, la distinction entre les vols d'affrètement et les vols réguliers a été quelque peu estompée, et ce au détriment de l'industrie.

M. Crozier: J'ajouterais que Wardair n'a le droit d'offrir que des vols d'affrètement. La société n'a pas le droit d'offrir des services à horaire régulier, mais elle peut offrir des vols nolisés si réguliers qu'elle publie même un horaire. Le dépliant de Wardair dit par exemple que la société offre un vol nolisé à destination de Vancouver tous les mardis à 16h00. Ce vol a toutes les caractéristiques d'un vol régulier, mais il n'en est pas un. Nous tenons justement à insister sur le fait que la distinction entre les deux catégories est si vague qu'un transporteur qui ne peut offrir que des vols nolisés peut faire des affaires tout comme un transporteur à service régulier sans que le public y voit de différence.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

M. McDermid: J'allais tout simplement dire . . . un dernier petit éclaircissement. Vous voulez que les définitions proposées par la politique soient plus claires. Plus loin dans votre mémoire, vous parlez de vols d'affrètement, etc., et vous semblez vouloir qu'il y ait de meilleures définitions dans le cadre de la politique aérienne canadienne, n'est-ce pas?

M. Crozier: Oui.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. Je dois dire que votre dernière question comportait de multiples volets. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je m'excuse d'avoir manqué la première partie de votre présentation, mais j'ai lu votre mémoire. J'aimerais commencer par le dernier point qui a été soulevé. Votre mémoire semble dire très clairement qu'en réalité . . . et j'ai remarqué que l'un de vous a dit que la situation était assez confuse . . . en réalité, donc, il n'y a pas de véritable distinction entre les passagers qui prennent des avions réguliers et ceux qui prennent des avions nolisés.

On peut presque obtenir un horaire fixe. J'aimerais tout simplement signaler à M. McDermid . . . je reprends un peu ce qu'il a dit . . . L'inverse de la situation que vous décrivez est assez troublant, car dans ce cas-là il y a des transporteurs offrant des services réguliers qui proposent des tarifs VARA ou Nolipix. Cela semble donc être relativement réciproque. Mais la question que je voulais vous poser est . . . et cela m'amène à votre mémoire, car j'ai été très intéressé par la façon dont vous avez décrit cela, étant donné qu'au début je me posais la question. Mais mon ami vient de me dire que j'ai un peu noyé la question. C'est peut-être dans ma tête qu'elle est un peu noyée, car je vous dirai très franchement qu'un certain document qu'on m'a remis n'a fait que troubler les choses davantage. Ai-je bien compris qu'il n'y a vraiment aucune raison pour laquelle on maintiendrait la distinction entre les transporteurs à horaire fixe qui proposent des tarifs d'affrètement, avec leurs services réguliers, et les affréteurs qui veulent offrir un service à horaire fixe?

[Text]

The Chairman: Now, who wishes to iron out that puzzle?

Mr. Nowlan: This is a very real dilemma which confronts us and, of course, you mention the operators Air Canada and Wardair who are basically the protagonists and personify that question.

Mr. Bertren-Matthews: We feel Mr. Chairman that, if the distinctions are going to be maintained as they are at the very reduced level which presently exists, then there is probably no reason for making any distinctions. But we feel there should be a much clearer definition between charters and point to point—point to point offering seats—and that scheduled carriers, who are being permitted to operate charters, should be induced to define them just as clearly as the charter carriers.

Right now the scheduled carrier is in a position of being able to play both sides of the regulatory fences—our brief points that out—whereas the charter carrier is not permitted to do this.

Mr. Nowlan: So.

Mr. Bertren-Matthews: There is almost a total loss of distinction, really, between the two. The charter carrier is offering a scheduled flight; the scheduled carrier is offering a charter flight and a scheduled flight and sort of freely inter-mixing them. We think the net result of this is deleterious both to the industry and to the consumer.

Mr. Nowlan: Well now, that is very interesting. I am not trying to be facetious or to get technical. It may be confusing to the industry but—and I thought you sort of answered it there just before that last phrase. As far as the consumer is concerned, is it really that confusing to the consumer or passenger as long as he gets what he thinks is about the best rate? As you said earlier, sir, the scheduled carrier can, in effect, play both sides of the street whereas the charter carrier, at the moment because of regulation, cannot play both sides of the street.

Mr. Bertren-Matthews: But he can and, in fact, is also playing a role which looks very much like a scheduled carrier, as Mr. Crozier pointed out. He can offer a flight to Vancouver at 4.00 o'clock every Thursday afternoon, and he does, which makes him look very much like a scheduled carrier.

Mr. Nowlan: This charter service has developed within Canada and external off shores in Canada, really first. The pressure has built up to give the Canadian domestic consumer some breaks which your Sun Tours or your vacation leisure class passenger is getting off shore. It built up in response to the pressure. t99 I am interested in your brief and in your comments and, quite frankly, that was further to the dilemma I had with your brief. I thought your brief, from page 3 on, was saying that, because the reality is not there any longer, why maintain the fiction of the distinction in terms of regulations?. Not, what has been the regulation? We are discussing the white paper which is supposed to propound new policies.

[Translation]

Le président: A qui le défi?

M. Nowlan: Il s'agit là d'un dilemme réel qui nous préoccupe tous. Il concerne bien sûr Air Canada et Wardair qui sont les principaux protagonistes à l'heure actuelle.

M. Bertren-Matthews: Selon nous, monsieur le président, si ces distinctions doivent rester aussi vagues qu'elles le sont à l'heure actuelle, il n'y a aucune raison de les maintenir. Mais nous pensons que la définition entre les vols d'affrètement et les vols réguliers devrait être beaucoup plus claire.

A l'heure actuelle, le transporteur offrant des services à horaire fixe peut jouer sur les deux tableaux. D'ailleurs, nous l'expliquons dans notre mémoire. Mais l'affruteur ne peut pas le faire.

M. Nowlan: Alors.

M. Bertren-Matthews: Alors, il n'y a pratiquement plus de distinction entre les deux. L'affruteur offre des vols réguliers tandis que les transporteurs à service régulier offrent des vols réguliers. Selon nous, ce système amène des conséquences néfastes tant pour l'industrie que pour le consommateur.

M. Nowlan: Je trouve cela très intéressant. Je n'essaie pas d'être facétieux et je ne veux pas non plus que notre discussion devienne technique. C'est peut-être un peu confus... mais j'avais l'impression que juste avant votre dernière phrase vous aviez répondu à la question. Le consommateur est-il aussi préoccupé par cette situation que l'industrie, car en fait tout ce que souhaitent les passagers c'est d'obtenir un meilleur tarif? Comme vous l'avez vous-même dit, le transporteur offrant des services réguliers peut jouer sur les deux tableaux, tandis que l'affruteur ne le peut pas, étant donné les règlements en vigueur à l'heure actuelle.

M. Bertren-Matthews: Mais il peut jouer le rôle d'un transporteur à service régulier, comme l'a dit M. Crozier. Il peut offrir un vol à destination de Vancouver tous les jeudis après-midi à 16 heures. Et c'est ce qu'il fait. C'est d'ailleurs à cause de cela qu'il ressemble tant au transporteur régulier.

M. Nowlan: Ces services d'affrètement au Canada et à l'étranger se sont véritablement développés au Canada d'abord. Des pressions ont été exercées sur le marché pour que les voyageurs qui restent au Canada puissent bénéficier des mêmes avantages que ceux qui partent à l'étranger avec *Sun Tours*, ou d'autres voyageurs. Tout cela s'est fait en réaction à ces pressions. Je suis très intéressée par votre mémoire et par vos commentaires, mais je n'avais pas compris votre mémoire de la façon dont vous me l'expliquez maintenant. Je pensais qu'à la page 3 vous disiez que la réalité n'étant plus la même, il est inutile de maintenir une distinction devenue fausse. Mais nous ne devons pas discuter des règlements autrefois en vigueur, mais du Livre blanc qui est censé préconiser de nouvelles politiques.

[Texte]

You go from page three to page four, and you set out reasons why the distinction is no longer valid because of contributing to the further erosion of the distinction between these two types of service. You go A, B, C and D. You continue, and I thought you were making a good point, to recognize there is not that distinction, as far as the passenger is concerned, as long as he can get a reasonable fare.

• 1625

The Chairman: Mr. Bertren-Matthews.

Mr. Bertren-Matthews: It is perfectly true, Mr. Chairman, we are pointing out the lack of distinction, but earlier in the brief we say we believe there is a great necessity to have a renewed distinction and a renewed definition.

Allowing all carriers to do all things, one immediate effect would be to put the Canadian tour operator virtually out of business. Right now, because of some of the restrictions placed on the carriers, he exists as the packager; taking the air product from the airlines, the hotel product from the hotels, putting it all together and offering it as a saleable product to the public through travel agencies. If you extinguish the differences between carriers offering charter products and sched products, one of the results would be that the carriers themselves would start to package their own packages and eliminate the tour operator. The tour operator buys blocks of seats, or even whole aircraft, and that is a good economic advantage for the airline which does not have to worry about marketing the seats. It sells a big chunk of seats and the tour operator gets a good price.

The reason the airline does that is because present regulations inhibit the carrier itself from being a wholesaler and selling a land product. So the carrier sometimes sets up its own tour operating subsidiary to vend its product. In my opinion it does not do so very successfully because airlines are very good at being airlines and not very good at being tour operators.

To continue the answer. Why is it disadvantageous to the consumer? Because if you get both classes of carrier poaching on each other's preserves to such an extent that both their yields are eroded, the net result would be a reduction of service. It has to be. This has been shown in the States where I am sure we are going to see a measure of re-regulation occurring. You already have seen a measure of re-regulation in the reduction to 75 per cent of sched services imposed by the CAB because of the air controllers strike. But that is a form of regulation and, strangely enough, will result in some carriers making less losses this year, and some even making profits.

The other thing that happens when the yield is eroded, is in an attempt to stop the bleeding the carrier will chop off its least profitable operations, which are invariably services to communities which are very dependent on those services. How can you mandate a carrier serving a point which is not profitable if you do not allow him to make his profit in other

[Traduction]

Aux pages 3 et 4, vous expliquez pourquoi cette distinction n'est plus valable. Vous imputez cela au fait que la distinction entre les deux types de services s'est déjà beaucoup estompée. Il y a ensuite les alinéas A, B, C et D. Vous continuez, avec raison je crois, de prétendre que cette distinction n'existe pas, du moins pas pour les passagers du moment qu'il peut obtenir un tarif raisonnable.

Le président: M. Bertren-Matthews.

M. Bertren-Matthews: C'est tout à fait vrai, monsieur le président, nous soulignons cette absence de distinction; nous avons dit, dans les pages précédentes, qu'à notre avis il est vraiment nécessaire d'établir une nouvelle distinction et une nouvelle définition.

Si on permet à tous les transporteurs de tout faire, on mettrait les voyageurs canadiens sur la paille. Présentement, à cause de certaines restrictions imposées aux transporteurs, le voyageur subsiste parce qu'il offre des forfaits: il se substitue aux lignes aériennes pour le produit aérien et à l'hôtelier pour le produit hôtelier; le tout est regroupé et offert au public par l'intermédiaire des agences de voyage. Si on fait disparaître les différences entre vols nolisés et vols réguliers, il pourra en résulter que les transporteurs offrent eux-mêmes leurs propres forfaits pour éliminer la concurrence du voyageur. Celui-ci achète des rangées de sièges ou même tout un avion, et c'est un avantage économique certain pour la ligne aérienne qui n'a pas à s'inquiéter de la vente de ces sièges. Elle vend un bon nombre de sièges et le voyageur obtient un bon prix.

Les lignes aériennes procèdent de cette façon car les règlements actuels empêchent le transporteur d'être grossiste et de vendre un produit terrestre. Par conséquent, le transporteur crée parfois sa propre filiale de voyages organisés pour vendre son produit. A mon avis, il ne réussit pas tellement bien, parce que les lignes aériennes fonctionnent bien en tant que telles, mais pas très bien comme grossistes.

Je poursuis ma réponse. Pourquoi est-ce désavantageux pour le consommateur? Si les deux catégories de transporteurs chassent illégalement dans la réserve de l'autre, entraînent des pertes pour chacun, il y aura finalement une réduction du service. Il faut que ce soit ainsi. On l'a vu aux États-Unis où je suis certain qu'on imposera une nouvelle réglementation. Ce genre de mesures s'est déjà manifestée dans la réduction de 75 p. 100 des services à horaire fixe imposée par la CAB à cause de la grève des contrôleurs aériens. Il s'agit donc d'une forme de réglementation et, c'est assez étrange, nous verrons que certains transporteurs perdront moins cette année, certains feront même des profits.

En cas de baisse des profits, le transporteur, en essayant d'arrêter l'hémorragie, va éliminer ses activités les moins rentables, invariablement les services aux localités qui en sont très tributaires. Comment peut-on exiger qu'un transporteur desserve un endroit qui n'est pas rentable, si on ne lui permet pas de faire un profit ailleurs? Si le milieu n'est pas contrôlé, il

[Text]

directions? I think the uncontrolled environment leads to an erosion of yield on the part of all the participating carriers who cannot help themselves.

Mr. Nowlan: Let us stay on this because it is fundamental. This is why I was so interested in your brief. In your verbal presentation, but certainly in your brief, I thought you were prepared to recognize there was not really a distinction; that the scheduled carrier could play both sides against the middle. Whereas I put it to you—I am perhaps being a devil's advocate here—that the charter carrier cannot play both sides against the middle for this fundamental reason. You can talk about the 4.00 o'clock flight every Thursday from Ottawa to Vancouver, but the charter carrier cannot play both sides against the middle because the fare he offers in that charter flight is the basic fare. As I understand it, because the scheduled carrier will have point-to-point service on many flights and his regular fare customer, his ABC customer and his CCCF customer—those are the promotional fare customers—he is able to average or subsidize the lower promotional fare on the charter passenger with his regular fare passenger. And that certainly is not playing both sides against the middle because the charter carrier cannot do that. This is why I suggest to you, with respect, it is a little unfair in terms of fares to the consumer when most of your brief also says the reality is not there anyway. Anyway, that is my statement.

• 1630

As I gave you the first question and you told me the reason—when I asked you why—you argued what it might do to the tour operator. I must say I was going to come back and say I can understand your point of view that from the tour operator this is naturally a very real and vital concern to you. But in terms of the passenger—that is where I have the dilemma, with respect.

Now, I am using up my time on this one issue but it is basic to the issue. I would have liked to proceed on with Mr. McDermid and some of the other things: in terms of control in Air Canada, and do not worry about 1934 and it being the only carrier in Canada, the very fact you go through Terminal 2 is an element of control. If you, as a tour conductor or router, were buying me a ticket I would ask, now that I know, if I had to transfer planes in Toronto to get out west or go down south. And the fact of Terminal 2 is a real factor in my choice. I say it is another indirect factor in choosing Air Canada.

But, coming back to the main point, I can understand your point of view as a tour operator but for two and a half to three pages you say that there is not any real distinction. I cannot accept that you say you both can swing both ways—to put it in the vernacular. In the sense that the scheduled carrier can swing both ways by offering a variety of fares on his scheduled service, whereas the charter carrier does not and can not offer, because of the distinction in regulation, a variety of fares on his charter fares.

[Translation]

s'ensuit une érosion des profits pour tous les transporteurs participants qui ne peuvent s'entraider.

M. Nowlan: Continuons sur le sujet, car il est fondamental. C'est la raison pour laquelle votre mémoire m'intéresse beaucoup. Dans votre exposé, mais certainement aussi dans votre mémoire, je croyais que vous étiez disposé à reconnaître qu'il n'y avait pas vraiment de distinction, que les transporteurs à horaire fixe pouvaient intervenir des deux côtés contre le milieu. Et je prétends—et je me fais peut-être l'avocat du diable—que l'affrèteur ne peut jouer sur les deux tableaux pour cette raison fondamentale. On peut toujours parler du vol de 16h00 chaque jeudi d'Ottawa à Vancouver, mais l'affrèteur ne peut jouer sur les deux tableaux parce que le tarif qu'il offre est un tarif de base. Si je comprends bien, parce que le transporteur régulier aura un service d'un point à un autre pour beaucoup de ses vols et que son client à tarif régulier, son client en nolisé ou en VARA—ce sont les clients qui paient les tarifs promotionnels—il peut faire la moyenne ou de subventionner le coût de promotion moins élevé pour le passager en nolisé avec son passager qui paie le plein tarif. Il ne s'agit pas là de jouer les deux côtés contre le milieu, parce que l'affrèteur ne peut pas le faire. C'est la raison pour laquelle je vous dis, avec tout le respect que je vous dois, que c'est un peu injuste pour le consommateur puisque vous prétendez dans votre mémoire que la réalité est autre, de toute façon. Enfin, voilà ma déclaration.

Je vous ai posé une première question et vous m'avez donné la réponse, lorsque je vous ai demandé pourquoi, vous vous demandiez ce que cela pouvait vouloir dire pour le voyageur. J'allais vous dire que je comprends votre point de vue; c'est pour vous évidemment une grande préoccupation lorsque vous songez au voyageur. Cependant, pour le passager, c'est là que le dilemme se pose, si vous me permettez de le souligner.

J'utilise tout mon temps pour cette question, mais elle est essentielle. J'aurais aimé continuer en reprenant les questions soulevées par M. McDermid et quelques autres points également: Le contrôle à Air Canada, et ne vous inquiétez pas de 1934, et du fait que c'était le seul transporteur au Canada, le seul fait qu'on ait à passer l'aérogare 2 c'est un élément de contrôle. Si en tant que voyageur, vous m'achetez un billet, je vous demanderais, maintenant que je suis au courant, si je dois changer d'avion à Toronto pour aller vers l'Ouest ou vers le Sud. L'aérogare 2 représente un facteur réel dans mon choix. C'est également un facteur indirect pour mon choix d'Air Canada.

Je reviens à ma question principale. Je comprends très bien votre point de vue en tant que voyageur, mais dans deux pages et demie à trois pages de votre mémoire, vous prétendez qu'il n'y a pas de distinction réelle. Je ne puis l'accepter, que vous pouvez jouer sur les deux tableaux, pour employer un langage populaire. C'est-à-dire que le transporteur régulier peut jouer sur les deux tableaux en offrant divers tarifs pour son service régulier, alors que l'affrèteur ne le peut pas, il ne peut offrir, à

[Texte]

Mr. Bertren-Matthews: But he has, Mr. Chairman, if I may respond to that particular question—

The Chairman: Mr. Bertren-Matthews.

Mr. Bertren-Matthews: —one great advantage which the scheduled carrier does not have: he can cancel his flight and he does. If he has not got a big enough load, he cancels the flight or cancels the series. Now, who is disadvantaged?

Mr. Nowlan: No, no. Okay, my last question is this: You may say he starts to cancel flights and what you said there about the flower and/or the car or the promotional element which might discourage the customer from flying that air carrier again. I suggest to you a cancellation of a charter flight, when you have made plans and have got your holiday in operation and that charter flight cancels, is an ingredient which is going to stick in your mind in terms of whether you are ever going to go back to that carrier. That is much more important than whether you get fringe benefits and flowers or low-rental cars at the end of the road.

But my final point, Mr. Chairman, is that—and I am very interested in this dialogue or monologue from me because it is fundamental—I can understand the point of view of the tour operator. But in terms of the passenger—you say the charter man can cancel his charter—he is going to irritate everyone who had a holiday based on that charter. And that is something he is not going to do lightly. But my corollary to the point is, in terms of the competition, what about the charter carrier—and this is the devil's advocate I appreciate—who has developed markets?

I have not got time to go into what I wanted to go into with Air Canada—the Sun Tours, and telexes that you, as a travel agent, got which show that if you sell more tickets with Air Canada your percentage of the commission goes up and up and up. That is understandable; that is good business—but it also shows in this teletyped stuff that Air Canada is breaking into new markets.

How do you feel, as a charter carrier, which has developed that market under charter conditions—a charter a month or a charter a week with a set fare—and all of a sudden along comes Air Canada, with its x-number of planes, and brackets your charter service and is able to offer discount fares and promotional fares at very low cost because also in that scheduled service offshore they are able to average it out with the fare passenger who pays a higher fare? That starts to make the charter carrier wonder about his future.

The Chairman: Mr. Bertren-Matthews.

Mr. Nowlan: If you would like to comment on that.

The Chairman: Mr. Bertren-Matthews, or if any of your colleagues wish to answer, you are free to call on them.

[Traduction]

cause de la distinction dans la réglementation, divers tarifs pour ses vols nolisés.

M. Bertren-Matthews: Cependant, et monsieur le président, si vous me permettez de répondre à cette question...

Le président: Monsieur Bertren-Matthews.

M. Bertren-Matthews: ... il a un grand avantage sur le transporteur à horaire fixe, il peut annuler son vol et il le fait. Si le coefficient de remplissage n'est pas suffisant, il annule le vol ou la série de vols. Dite-moi maintenant qui est désavantagé?

M. Nowlan: Non, non. Très bien, voici ma dernière question: Vous pouvez me dire qu'il annule des vols mais vous m'avez dit également qu'on offre des fleurs ou une voiture comme élément de promotion, ce qui peut décourager le client de choisir de nouveau avec ce transporteur. Je prétends que si un vol nolisé est annulé, alors que vous avez fait des projets de vacances, vous vous en souviendrez, vous vous demanderez si oui ou non vous allez de nouveau opter pour ce transporteur. C'est beaucoup plus important à mon avis que ces avantages marginaux, des fleurs ou une voiture à bon prix, qui vous attendent au bout du voyage.

Ma dernière question, monsieur le président, c'est que... Je suis très intéressé à ce dialogue ou à mon monologue, parce que la question est fondamentale. Je comprends très bien le point de vue du voyageur. Pour ce qui est du passager, vous prétendez que l'affrèteur peut annuler le vol, et il va certainement irriter tous ceux qui ont fait des projets de voyages à partir de ce vol. Ce n'est certainement pas une décision qu'il prendra à la légère. Et, sur le plan de la concurrence, qu'advient-il de l'affrèteur, et je me fais l'avocat du diable, je m'en rends compte, qui a développé ces marchés?

Je n'ai pas eu le temps de parler d'Air Canada, les *Sun Tours*, les téléx que vous avez reçus en tant qu'agent de voyages qui vous disent que si vous vendez davantage de billets avec Air Canada votre commission va monter. Cela se comprend, cela représente de bonnes affaires, mais ces téléx prouvent également qu'Air Canada participe à de nouveaux marchés.

Comment vous sentez-vous, en tant qu'affrèteur, vous qui avez conquis des marchés qui répondent à certaines conditions de vols nolisés—un vol nolisé par mois ou par semaine avec tarif établi—et tout à coup Air Canada entre dans le tableau, avec un certain nombre d'avions, encadre votre service de vols nolisés et peut offrir des tarifs réduits, des tarifs de promotion à des coûts très bas, parce que par son service régulier outre-mer, Air Canada peut faire la moyenne à cause de son passager qui paie le tarif plus élevé? L'affrèteur commence à se poser des questions sur son avenir.

Le président: Monsieur Bertren-Matthews.

M. Nowlan: J'aimerais bien entendre vos commentaires à ce sujet.

Le président: Monsieur Bertren-Matthews, ou si un de vos collègues désire répondre. Vous pouvez lui donner la parole.

[Text]

Mr. Bertren-Matthews: I am just wondering, Mr. Chairman, which question to answer.

Mr. Nowlan: Consider it my last question.

An hon. Member: You just want to make yourself perfectly clear.

Mr. Bertren-Matthews: Mr. Chairman, we do not really like the situation as it is and it is one of the reasons we are seeking better definition between the roles. Just to round off the answer, when I said the charter carrier had the ability to cancel his flight, conversely the scheduled carrier must fly full or empty.

• 1635

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I was discussing a point brought out in the witnesses' brief today respecting their comments on paragraphs 22, 23 and 24 of the policy paper. The witnesses suggest we should have fresher information. However, my research tells me that the figures would still be relevant in terms of the order of magnitude, although there has been a percentage change of about 5 points regarding Quebecair and Nordair especially. The others remain substantially unchanged. I thought I should maybe point this out.

I have basically one question, Mr. Chairman. I would like to know how many carrier-owned tour operators exist today. Do you have any specifics on that? You could perhaps name them if they are not too numerous.

Mr. Bertren-Matthews: I would have to enumerate the carriers that I know are tour- operating subsidiaries. Starting in the west, CP has CP Holidays; Air Canada certainly has Touram; Nordair owns Treasure Tours; EPA had one and it folded. I am not sure about Pacific Western.

Mr. Corbin: Wardair has one. I understand Quebecair has one, too.

Mr. Bertren-Matthews: Yes, you are quite right, Quebecair does.

Mr. Corbin: I believe it is called Vacance Quebecair; and Nordair, of course, has its own.

Mr. Bertren-Matthews: Yes, but—

Mr. Corbin: Those are the numbers.

You made a very strong point that the carriers should not own tour operators. I would like to know if the ownership by airlines of tour operators has had an adverse impact on the traveling public and if so, how.

Mr. Bertren-Matthews: Our position is, Mr. Chairman, that the public is better served by the existence of independent tour operators because there is more competition, and competition produces an overall lower price to the public than lack of it. If the tour product becomes the sole province of the relatively

[Translation]

M. Bertren-Matthews: Je me demande seulement, monsieur le président, à quelle question répondre.

M. Nowlan: Considérez que c'est ma dernière question.

Une voix: Vous vouliez seulement être parfaitement clair.

M. Bertren-Matthews: Monsieur le président, nous n'aimons pas vraiment la situation actuelle et c'est une des raisons pour lesquelles nous cherchons à obtenir une meilleure définition des rôles. Pour résumer, j'ai dit que l'affrèteur avait la possibilité d'annuler son vol, mais par contre le transporteur régulier doit voler qu'il soit plein ou vide.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, il s'agit d'une question qu'ont soulevée les témoins dans leur mémoire aujourd'hui au sujet des paragraphes 22, 23 et 24 de l'énoncé de politique. Les témoins proposent que nous ayons des renseignements plus récents. Cependant, d'après ma recherche, les chiffres seraient toujours pertinents pour ce qui est de l'ordre d'importance, même s'il y a eu un changement de pourcentage de quelque 5 points au sujet surtout de Québecair et de Nordair. Quant aux autres, les chiffres demeurent presque inchangés. Je voulais le souligner.

Je voudrais surtout poser une question, monsieur le président. J'aimerais savoir combien de voyagistes appartiennent à un transporteur présentement. Avez-vous quelque chose de précis à ce sujet? Vous pourriez peut-être me les nommer s'ils ne sont pas trop nombreux.

M. Bertren-Matthews: Je vais vous nommer les transporteurs qui, à ma connaissance, exploitent des agences de voyages. En commençant par l'Ouest, CP a *CP Holidays*, Air Canada a certainement *Touram*, *Treasure Tours* appartient à Nordair, EPA en avait une mais elle est maintenant fermée. Je ne suis pas très sûr au sujet de *Pacific Western*.

M. Corbin: *Wardair* en a une. Je crois comprendre que Québecair en a une également.

M. Bertren-Matthews: Oui, vous avez raison, Québecair également.

M. Corbin: Cette filiale s'appelle je crois *Vacance Québecair*, et Nordair évidemment en a aussi une.

M. Bertren-Matthews: Oui, mais...

M. Corbin: Cela fait le compte.

Vous avez dit de façon très ferme que les transporteurs ne devraient pas avoir d'agences de voyages. J'aimerais savoir si les lignes aériennes ont des agences, si cela a un effet contraire sur le public voyageur et, dans l'affirmative, de quelle façon.

M. Bertren-Matthews: Nous prétendons, monsieur le président, que le public est mieux servi par les voyagistes indépendants, parce qu'il y a davantage de concurrence, une concurrence qui offre au public un prix global moins élevé que ce ne serait le cas autrement. Si le voyage organisé devient la

[Texte]

few carriers, it is our contention that the price will increase. Beyond that, Mr. Chairman, the record of carriers operating their own tour subsidiaries has not been brilliant. CP Holidays now exists, but it also had another operating subsidiary called Elan Holidays which folded. It was closed down, simply because it could not make any money.

Mr. Corbin: What was it called?

Mr. Bertren-Matthews: It was called Elan. EPA started a company called Caramac. It failed. Treasure Tours was a very viable tour-operating concern when it was purchased by Nordair, since which time, I understand, it has operated at a loss. And its operations now are very, very much smaller than they were when the concern was purchased.

It is difficult to form an opinion about Intervac because Wardair's statements do not break it out separately. But my personal suspicion is that it is not a money-maker for them.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: What proportion of the overall business in your association addresses itself strictly to air transport? I believe in your package you may also include, from time to time, intermodal fares, including bus, rail, and less and less now, boats. What is the total percentage in volume of that business which goes to air? A rough idea would be sufficient. Would it be 90 per cent?

• 1640

Mr. Bertren-Matthews: It is a very difficult figure to pull down off the wall. I should think it is around 60 per cent.

Mr. Corbin: Sixty per cent would be air?

Mr. Bertren-Matthews: But I really cannot back that up with any hard facts at this point.

Mr. Corbin: Okay. We could have that researched as well.

Would it be your experience that the carrier-owned operators have an equal amount of intermodal activity, so that you have 60 per cent air, and the rest is various?

Mr. Bertren-Matthews: No, I would think it is probably higher, because the tour-operating subsidiaries of the carriers also sell their charter seats. So the proportion of pure air to land services would be far higher than that of a normal tour operator or retail agency.

Mr. Corbin: Then you are telling me they basically concentrate on air, and other modes would be strictly incidental? They do not necessarily go after that market?

Mr. Bertren-Matthews: That was true. I would hesitate to say that it is still true in the case of some tour-operating subsidiaries. Air Canada's tour-operating subsidiary now is

[Traduction]

responsabilité exclusive de quelques transporteurs seulement, nous sommes d'avis que les prix augmenteraient. Par ailleurs, monsieur le président, les transporteurs qui ont leurs propres agences de voyages n'ont pas un dossier très brillant. *CP Holidays* existe maintenant, mais CP avait également une autre filiale qui travaillait sous le nom de *Elan Holidays* et qui a dû fermer ses portes parce qu'elle n'était pas rentable.

M. Corbin: Comment l'avez-vous appelée?

M. Bertren-Matthews: *Elan*. EPA avait créé une filiale appelée *Caramac*. Ça n'a pas marché. *Treasure Tours* était une entreprise de voyages très rentable au moment de son rachat par Nordair, mais depuis elle fonctionne à pertes, si j'ai bien compris. Ses activités sont bien moins nombreuses maintenant.

Il est difficile de se faire une idée au sujet d'*Intervac* parce que dans les bilans de *Wardair*, elle n'est pas mentionnée séparément. Je soupçonne personnellement qu'elle ne rapporte pas.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Quelle portion des affaires globales de votre association a trait au transport aérien seulement? Je crois que dans vos forfaits, vous englobez de temps à autre les tarifs pour les divers modes de transport, dont l'autocar, le train et, de moins en moins maintenant, le bateau. Quel pourcentage total en volume de vos affaires a trait au transport aérien? Pouvez-vous me donner une idée approximative. S'agit-il de 90 p. 100?

M. Bertren-Matthews: C'est très difficile d'extraire un chiffre de cette façon. C'est environ 60 p. 100 je crois.

M. Corbin: Soixante pour cent pour le transport par avion?

M. Bertren-Matthews: Cependant, je ne puis vous donner de preuves à l'appui à ce moment-ci.

M. Corbin: Bien. Nous pouvons également faire faire des recherches à ce sujet.

D'après votre expérience, est-ce que les filiales appartiennent à des transporteurs ont un montant égal d'activités entre les divers modes de transport, 60 p. 100 pour le transport aérien par exemple et le reste par divers autres modes?

M. Bertren-Matthews: Non, le pourcentage est probablement plus élevé, parce que les agences de voyage filiales de transporteurs vendent également des sièges sur les vols nolisés. Ainsi, la proportion des services aériens par rapport aux services au sol serait beaucoup plus élevée que dans le cas d'un organisateur de voyage normal ou d'une agence de vente au détail.

M. Corbin: Vous me dites donc que ces filiales concentrent leurs efforts sur les voyages par avion, et qu'elles ne se servent des autres modes que de façon accessoire? Elles ne cherchent pas nécessairement à exploiter ce marché?

M. Bertren-Matthews: C'est vrai. J'hésiterais à dire que c'est vrai également dans le cas de certaines filiales qui organisent des voyages. Présentement, la filiale d'Air Canada cher-

[Text]

making quite active attempts to get into the proper tour-operating business, both outgoing and incoming. They are even getting into the selling of cruises. Formerly, it would have been true to say that that particular company, Touram, sold as much as 80 to 90 per cent of its product in air. I do not think that is true any longer. I think that percentage is dropping.

Touram's predecessor was set up solely to sell Air Canada ABC charters, simply because Air Canada, as a carrier, was not permitted to sell its own charter product. Then, I believe, the company was called Venturex. I believe the regulations are still the same today. They prohibit a carrier from selling its own tour product, so they set up subsidiaries to do so.

Mr. Corbin: Now the policy has been in existence since, I think, mid- or late 1979?

Mr. Bertren-Matthews: Which policy are we talking about?

Mr. Corbin: The revised policy. That to which you object.

The Chairman: The ABC charters.

Mr. Corbin: No, no.

The Chairman: Or the ABC fares.

Mr. Corbin: No, no, no, no.

Mr. Bertren-Matthews: The ABC regulations, Mr. Chairman, have been subject to several changes.

Mr. Corbin: Excuse me, I do not have the exact quotation. In your brief you refer to On the basis of your objection, you would have figures that would support what you have been advancing in that field. Or is it just a general fear that you are expressing? Have there been clearly outlined, clearly marked tendencies which provoke you to recommend what you do recommend, with regard to the carrier's being involved in the tour operations?

Mr. Bertren-Matthews: Mr. Chairman, there are no hard statistics on this, unfortunately. Our impression is gained from statements by our own members, some of whom may have been hurt by the operations of carriers who are operating subsidiaries.

There have been other presentations in front of the CTC which tend to lend credence to the fact that carrier tour-operating subsidiaries are damaging the market, at least insofar as the independent tour operator is concerned. Hard statistics on it, however, are impossible to come by, simply because the operations of independent tour operators are not made public, generally speaking, and certainly not the tour-operating subsidiaries of carriers.

Mr. Corbin: Okay. Then what you are really expressing is a general concern?

[Translation]

che activement à organiser des voyages vers l'extérieur et vers le Canada. Elle s'occupe même de vendre des croisières. Dans les années passées, on aurait pu dire avec raison que les activités de cette compagnie, Touram, portaient de 80 à 90 p. 100 sur les voyages par avion. Je ne crois pas que ce soit vrai maintenant. Ce pourcentage a diminué.

Le prédécesseur de Touram avait été créé dans l'unique but de vendre les vols d'affrètement avec réservation anticipée d'Air Canada, parce qu'Air Canada en tant que transporteur n'étant pas habilité à vendre ses propres vols nolisés. Je crois que cette compagnie s'appelait Venturex. Les règlements sont toujours les mêmes aujourd'hui, à mon avis. Ils empêchent le transporteur de vendre ses voyages organisés; par conséquent, ce sont les filiales qui s'en occupent.

M. Corbin: Cette politique est appliquée depuis le milieu ou la fin de 1979, n'est-ce pas?

M. Bertren-Matthews: De quelle politique parlons-nous?

M. Corbin: De la politique révisée. Celle à laquelle vous vous opposez.

Le président: Les vols d'affrètement avec réservation anticipée.

M. Corbin: Non, non.

Le président: Les tarifs s'appliquant à ces vols.

M. Corbin: Non, non, non, non.

M. Bertren-Matthews: Les règlements régissant les vols d'affrètement avec réservation anticipée, monsieur le président, ont été modifiés à plusieurs reprises.

M. Corbin: Excusez-moi, je n'ai pas la citation exacte, mais vous dites dans votre mémoire . . . Vous vous opposez, vous avez cité des chiffres à l'appui pour cette question. Ou s'agit-il simplement d'une crainte générale que vous exprimez? Y a-t-il eu des tendances marquées qui vous ont poussé à recommander ce que vous recommandez, pour les transporteurs qui s'occupent de voyages organisés?

M. Bertren-Matthews: Monsieur le président, il n'y a malheureusement pas de statistique ferme à ce sujet. Nous avons eu cette impression suite aux déclarations que nous ont faites nos propres membres, certains ont peut-être désavantagés par les activités des transporteurs qui exploitent des filiales.

On a présenté à la Commission canadienne des transports des documents qui portent à croire que les filiales de voyages des transporteurs nuisent au marché, du moins pour ce qui concerne l'organisateur de voyages indépendant. Cependant, nous ne pouvons obtenir de statistiques fermes à ce sujet, simplement parce que les activités des organisateurs de voyages indépendants ne sont pas publiques, de façon générale, et certainement pas celles des filiales de voyages des transporteurs.

M. Corbin: Bien. Ainsi donc, vous exprimez une inquiétude plutôt générale, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Bertren-Matthews: It is a general, subjective concern.

Mr. Corbin: Okay. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, I want to get back for a few moments to this rather confusing business of whether the charters should be free to operate as scheduled carriers and vice-versa.

• 1645

We have heard previously that the advantage of allowing the ABC charters is that you allow the scheduled carriers to take a bigger piece of the charter business, that you allow the cancellation on the basis of a \$30 penalty, and that sort of thing, has allowed the scheduled carriers to operate at a higher level of efficiency and a higher load factor. It has allowed them to fill in seats and space which might otherwise go unsold, and to put on some of these special promotional fares and that sort of thing.

And yet we have heard from the travel agents today, Mr. Chairman, that in the interest of being able to do business—to be able to put together a whole package of hotel accommodations, rental cars, tours at the destination, fishing trips, whatever—you have to be able to plan and provide the assurance to the customer that when he goes to the airport on that date, he is going to get on the airplane and everything is going to go just bang, bang, bang, according to the package that you have put together.

Therefore, your brief suggests that, if these things—the security and the ability to plan with some confidence that that flight is going to leave on time and arrive on time—are eroded, passengers are not going to be able to opt out of pre-booked arrangements. This, then, affects your relationship with all of the clients you represent at the various locations around the world. If that assurance is eroded, then it essentially makes it very difficult for you to continue to provide this type of a package arrangement to the flying public.

So your proposal, then, is that the distinction, between what has traditionally known as a charter service and a scheduled service, be made very clear. You point out that, in paragraph 55 of the proposed policy, the minister recognizes the need for that distinction. Have I reviewed the situation more or less correctly to this point?

Mr. Bertren-Matthews: Yes.

Mr. Siddon: Now, what we have seen in the last few years, with the advent of the ABC charters, the domestic charters, and the like, is that Air Canada and CP Air and the scheduled carriers have been able to get into the charter business and, in the process, to increase the efficiency of their operation and to fill up the unused seats.

[Traduction]

M. Bertren-Matthews: C'est une inquiétude générale et subjective.

M. Corbin: Bien. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Messieurs, permettez-moi de revenir pour quelques instants à cette question assez confuse, consistant à savoir si les organisateurs de vols d'affrètement devraient être libres de fonctionner comme organisateurs de vols à horaire fixe et vice versa.

Certains témoins nous ont déjà dit que l'entrée sur le marché des vols d'affrètement avec réservation anticipée avait eu pour avantage de permettre aux transporteurs courants de se tailler une plus grande part du marché des vols nolisés, d'autoriser l'annulation des billets sur amende de \$30 et ainsi de suite; les compagnies aériennes déjà existantes ont ainsi pu être exploitées de manière plus rentable et remplir davantage les avions. Elles ont pu ainsi louer des sièges qui ne l'auraient pas été autrement, et faire certaines opérations promotionnelles sur les billets d'avion et ainsi de suite.

Et pourtant, les agences de voyage nous ont dit aujourd'hui, monsieur le président, que, pour pouvoir exploiter son affaire, c'est-à-dire pour pouvoir réserver les chambres d'hôtel, assurer la location de voitures, organiser des excursions sur les lieux, des parties de pêche, et ainsi de suite, il faut pouvoir fournir aux clients l'assurance que lorsqu'ils se rendront à l'aéroport à cette date-là, ils pourront monter à bord de l'avion sans anicroches et que tout ira selon le plan prévu.

Par conséquent, votre mémoire dit que si tous ces éléments—la sécurité et la possibilité de faire des projets avec la certitude que ce vol partira à l'heure et arrivera à l'heure—ne sont pas assurés, les passagers ne pourront pas résilier les réservations qu'ils avaient prises. Alors, cette situation se répercute sur les rapports que vous entretenez avec tous les clients que vous représentez dans toutes les régions du monde. Si vous ne pouvez fournir votre assurance, cela vous est alors de plus en plus difficile de continuer à offrir ce type de voyages organisés à vos clients.

Alors, vous dites que la distinction qui existe entre ce qui a de tout temps été désigné comme un service nolisé, et un service régulier, doit être clairement établie. Vous faites remarquer que le ministre, au paragraphe 55 du projet, reconnaît que cette distinction doit être établie. Est-ce que la situation est celle que j'ai décrite, jusqu'à présent?

M. Bertren-Matthews: Oui.

M. Siddon: Or, au cours des dernières années, avec la création des vols nolisés à réservations préalables, les vols intérieurs, et ainsi de suite, des compagnies comme Air Canada, CP Air, et les autres transporteurs réguliers ont pu s'implanter sur le marché des vols nolisés et, en même temps,

[Text]

But at the same time, the Canadian charter operator—Mr. Ward principally—has not been granted a corresponding privilege to get into scheduled services. In other words, a one-way door has been applying which has allowed Air Canada, CP, PWA, and others to diversify into this area, jeopardizing your ability to block out time and to make firm arrangements on behalf of your clients, whether they be the travellers or the hotels in other agencies. And yet, Wardair has not been granted a corresponding privilege.

Now I am not clear, in terms of your recommendations, whether you are saying it is important that the particular distinction between charter flights and scheduled flights be preserved, or whether the distinction between charter carriers and scheduled carriers should be preserved. After all, the two are different things. If you are saying that Ward should continue to provide charter services and Air Canada and CP should be forced out of that, well I am sorry to say that is not consistent with the thrust of this policy, and it does not rectify the kind of problems that I think your industry is already having to contend with.

If, on the other hand, you are saying that they should change the rules and go back to recognizing clear charter with a fixed date of return, and that Wardair, Air Canada, or any other operator could operate a straight charter or a straight scheduled service, then that does not respond to the objective the airlines have set of trying to improve the efficiency of their operation and to bring down the cost to the travelling public.

So, which way would you have it? You recognize why we now have these mixed modal uses of aircraft with charter, economy class, first class passengers, emperor's class, whatever, all mixed together. There is a reason why that has evolved, and it is reflected in this policy proposal. Do you agree with it or not, first of all?

Mr. Bertren-Matthews: Mr. Chairman, could I ask Mr. Crozier, as the drafter of the paper, to handle that one?

Mr. Crozier: Thank you, Mr. Chairman. First of all, Mr. Siddon, let me say that you certainly have summarized the point, but I would like to take exception to one of your statements, if I could, just to set the record straight.

Mr. Siddon: Many people do around here.

Mr. Crozier: I refer to your comment that there was no quid pro quo in favour of Wardair, that the door only swung one way. There has been a certain relaxation in charter regulations which has tended to work more to the benefit of Wardair, in that it has given charter carriers certain indicia of scheduled service. I am speaking of the top off rights, the ability of a charterer, domestic advance booking charter, for example, to sell—and I believe I am correct when I say—up to one-third of the available seats right up to departure time.

[Translation]

accroître la rentabilité de leur exploitation et remplir les sièges non utilisés.

Mais en même temps, l'exploitant de vols nolisés canadiens—M. Ward principalement—n'a pas reçu en retour un privilège de nature correspondante et s'est planté sur le marché des vols réguliers. En d'autres termes, une décision à sens unique a été prise et permet à Air Canada, à CP, à PWA et aux autres de diversifier leurs opérations, supprimant la possibilité que vous aviez de réserver des avions et de prendre des engagements fermes au nom de vos clients, qu'il s'agisse de passagers ou de réservations d'hôtel. Et pourtant, Wardair ne s'est pas vu accorder un privilège de nature similaire.

Selon vos recommandations, je ne sais pas, en fait, si vous dites qu'il est important de conserver la distinction qui existe entre les vols nolisés et les vols réguliers, ou celle qui existe entre les compagnies de charter et les compagnies aériennes courantes. Après tout, ce sont deux choses différentes. Si vous dites que Ward devrait continuer de fournir des services de vols nolisés et qu'Air Canada et CP Air devraient se retirer de ce marché, je dois vous dire que cela ne correspond pas à l'objectif de la politique proposée, et ne résoud pas les problèmes qui sont ceux de votre secteur d'activités.

Si d'un autre côté, vous dites qu'il faudrait changer les règles et reconnaître de nouveau les vols nolisés avec date fixe de retour, et que Wardair, Air Canada, ou toute autre compagnie pourrait exploiter un charter ou un service régulier, alors cela ne correspond pas à l'objectif fixé par les compagnies aériennes qui est d'essayer d'améliorer la rentabilité de leur exploitation et de réduire les coûts pour les passagers.

Alors, que proposez-vous en fait? Vous connaissez la raison pour laquelle il existe plusieurs classes à bord des avions, la classe nolisée, la classe économique, la première classe, la classe impératrice et ainsi de suite. Cette évolution a un sens et ce projet en témoigne. Tout d'abord, êtes-vous d'accord avec ce projet?

M. Bertren-Matthews: Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Crozier, qui a rédigé le document, de répondre à cette question?

M. Crozier: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, monsieur Siddon, permettez-moi de vous dire que vous avez résumé à peu près la situation, mais j'aimerais rectifier un point ou deux.

M. Siddon: C'est le cas de nombreuses personnes ici.

M. Crozier: Vous avez dit qu'il n'y avait aucune compensation à propos de Wardair, que la décision n'avait été prise qu'à sens unique. Les réglementations portant sur les compagnies de charters ont été quelque peu libéralisées, ce qui a eu pour conséquence d'avantager Wardair, dans la mesure où elle a donné à certaines compagnies de charters l'occasion d'assurer plus ou moins des services réguliers. Je parle des droits portant sur la réservation des sièges, la possibilité pour une agence de vols d'affrètement de vendre, par exemple, jusqu'à concurrence

[Texte]

[Traduction]

d'un tiers des sièges disponibles jusqu'à la date de départ, et je crois avoir raison lorsque je dis ceci.

• 1650

Mr. Siddon: On a one-way basis?

Mr. Crozier: No, I do not think one-way.

Mr. Siddon: No, that is the hooker.

Mr. Crozier: True.

Mr. Siddon: And on an any day return basis, or do you have to stay away through the following week-end?

Mr. Crozier: Through the following week- end.

Mr. Siddon: Air Canada does not apply that restriction.

Mr. Crozier: Agreed. That is really about the only—

Mr. Siddon: But there is a double standard again.

Mr. Crozier: When you take into account the ability to change your reservation for \$30 and you effectively have an open return in that you can make a reservation on . . . whatever. Just pick a date and that will be your return and, for \$30, you can change that, giving you effectively the right to have an open return. So all I wanted to do was to make it clear that there was a certain relaxation in favour of the Wardairs of the world and that it was not totally a pro sched world out there. You posed the two options and this was the thrust of your question. Our position is more the latter than the former, and it is the rules that require clarification and not that you have to identify certain carriers as being only sched and certain ones being only charter which, as you pointed out—

Mr. Siddon: The brief does not make that clear, but you are stating that at this point. You are not saying that Wardair should be out of the sched business or that Air Canada should be out of the charter business.

Mr. Crozier: We are very carefully taking no position on what Ward should be doing. We are saying that we are looking for some sort of direction from the Minister, but we are not taking a position on that point. We are saying there is a need for distinction between the two types of product; we are not saying there has to be either all sched or all charter and never the twain shall meet.

Mr. Siddon: I appreciate that clarification and I think it was important. Mr. Chairman, I would like to move to another couple of question areas. What do you gentlemen feel about the practice which is well documented now of cross-subsidizing international charter services which are of benefit to your organization and of great recreational benefit to thousands of Canadians to be able to travel the world at something less than 7 cents or 8 cents a passenger-mile, while charging, soaking the domestic travelling public in order to cross-subsidize that type of operation? I have here some data provided for us which shows that on a Toronto-Miami flight of 1,200 miles, as compared to a Toronto-Winnipeg flight which is about 1,200 miles, there are considerable discrepancies in fare. For example, on a scheduled basis, Toronto-Miami would be 16.78 cents

M. Siddon: Pour un aller simple?

M. Crozier: Non, je ne pense pas.

M. Siddon: Non, ça c'est celui qui triche.

M. Crozier: Exact.

M. Siddon: Pour un retour n'importe quel jour ou faut-il rester jusqu'à la fin de semaine suivante?

M. Crozier: Jusqu'à la fin de semaine suivante.

M. Siddon: Air Canada n'a pas cette restriction.

M. Crozier: D'accord. C'est à peu près la seule . . .

M. Siddon: Mais la norme est double une fois de plus.

M. Crozier: Lorsque vous pouvez changer votre réservation pour \$30 et que votre date de retour est ouverte dans la mesure où vous pouvez réserver une place n'importe quel jour. Choisissez votre date de retour et, pour \$30, vous pouvez la modifier ce qui vous donne effectivement le droit d'avoir un retour ouvert. Donc, je voulais simplement préciser que tous les Wardairs du monde bénéficiaient d'une certaine libéralisation de réglementation et que le monde n'appartenait pas aux compagnies aériennes assurant des services réguliers. Vous avez posé deux choix, ce qui constituait votre question. Nous préférons le second au premier; en fait, il faudrait éclaircir les règles plutôt que de partir du principe que certaines compagnies devraient être désignées régulières et d'autres de vols nolisés seulement ce qui, comme vous l'avez dit . . .

M. Siddon: Le mémoire n'est pas clair sur ce point mais vous êtes en train de l'éclaircir. Vous ne dites pas que Wardair ne devrait pas assurer des services réguliers ou que Air Canada ne devrait pas assurer de services d'affrètement.

M. Crozier: Nous évitons de dire ce que Ward devrait faire. Nous disons simplement que le ministre devrait donner une sorte d'orientation générale, mais nous ne prenons pas position sur ce point. Nous disons qu'il faut établir une distinction entre ces deux types de produits, mais nous ne disons pas que certaines compagnies devraient assurer des services réguliers uniquement et d'autres des services d'affrètement uniquement.

M. Siddon: Je vous remercie de cet éclaircissement car je crois qu'il était important. Monsieur le président, je voudrais maintenant poser deux autres questions. Que pensez-vous de la pratique maintenant bien instaurée qui consiste à interfinancer les services de charters internationaux qui avantagent votre organisation et qui permettent à des milliers de Canadiens de pouvoir voyager à travers le monde pour 7 ou 8 cents le passager-mille tout en faisant payer le prix fort à ceux qui voyagent à l'intérieur du Canada en vue d'interfinancer ce type d'opération? J'ai ici quelques statistiques qui nous ont été données et qui montrent qu'il existe des écarts importants de prix entre le vol Toronto-Miami qui est environ de 1,200 milles et le vol Toronto-Winnipeg qui est également d'environ 1,200 milles. Par exemple, sur un vol régulier, Toronto-Miami coûte-

[Text]

a mile; Toronto-Winnipeg, 19.4 cents a mile—the same stage length; on a charter class basis, 9.7 cents a mile to Winnipeg, but only 7.3 cents a mile to Miami; on a promotional fare basis, 5.71 cents a passenger-mile to fly to Miami, much below cost, but 9.32 cents to fly to Winnipeg from Toronto. Now that is good for your business, but it is certainly to the detriment of the domestic travelling public and certainly to the detriment of Canada in terms of our serious balance of payments problem where we would like to encourage more people to travel within Canada and keep their dollars at home in these difficult economic times. So do you justify that type of action and, if so, what rational excuse can you give for our Canadian airlines helping to export dollars from Canada and using the domestic travelling public's moneys paid for fares in order to subsidize that type of holiday in the sun?

Mr. Crozier: Mr. Chairman, we have seen statistics like that before and, as Mr. Bertren-Matthews has said earlier on, the availability of statistics is, unfortunately, not as good as we would all like, nor as current as we would all like.¹²⁵ We have, before the Canadian Transport Commission cited—and we ourselves have cited—statistics much like that to make the very point which you are making; and we have had quoted back at us other statistics which proved the exact opposite, I suppose. In the absence of current, hard data which is really all that publicly available, we do not really have a conclusion as to what statistics are proper. It may just be an example of that old idea that statistics can be worked two ends against the middle.

Mr. Siddon: Mr. Chairman, I wonder if we might put the statistics aside. What does ACTA feel about this practice if it does exist? Do you feel it is fair to Canadians?

Mr. Bertren-Matthews: Let me have a crack at that.

Mr. Chairman, the statistics that were mentioned just now tell us what the prices are? Do they also tell us what the yield of a flight is?

Mr. Siddon: That is the yield.

Mr. Bertren-Matthews: That is the yield figure.

Mr. Siddon: In most cases it is pretty close to the price, because Canadian airlines are not operating on a very significant profit margin lately.

Mr. Bertren-Matthews: One of the things that determines the price level at which trans-border fares are carried out or international fares is, of course, the competition from other countries' carriers over whom we have no control. Another point is that the domestic traveller is also the international traveller, so what he may pay on domestic routes in order to get the frequency of service he desires, he may make up when he travels internationally. As my colleague said, we do not have a position on that because we do not have the details, and we tend to try and stay away from the marketing side of the industry because we believe that is the business of the marketers, not the association.

[Translation]

rait 16.78 cents le mille alors que le vol Toronto-Winnipeg coûterait 19.4 cents le mille; sur un vol nolisé, ce serait de 9.7 cents le mille pour aller à Winnipeg mais de 7.3 cents le mille pour aller à Miami; sur un vol promotionnel, le passager-mille pour aller à Miami coûterait 7.71 cents ce qui est inférieur au coût mais 9.32 cents de Toronto à Winnipeg. Cela avantage peut-être vos affaires, mais cela se fait au détriment de ceux qui voyagent à l'intérieur des pays et au détriment du Canada, compte tenu du problème grave que pose notre balance des paiements, alors qu'il faudrait en fait encourager plus de personnes à voyager à l'intérieur du Canada pour que leur argent reste dans le pays en ces temps difficiles. Alors, comme justifiez-vous ce type d'action et quelle excuse rationnelle pouvez-vous donner au fait qu'une compagnie aérienne canadienne contribue à l'exportation des dollars canadiens tout en faisant payer le prix fort à ceux qui voyagent à l'intérieur du Canada en vue de subventionner ces vacances au soleil?

M. Crozier: Monsieur le président, nous avons déjà vu des statistiques de ce genre et, comme l'a dit tout à l'heure M. Bertren-Matthews, les statistiques ne sont malheureusement pas aussi vraies qu'elles devraient l'être ni aussi actuelles. Nous avons remis à la Commission canadienne des transports et nous avons cité nous-mêmes des statistiques de ce genre pour dire exactement ce que vous venez de dire; et on nous a donné des statistiques qui prouvaient exactement le contraire, je suppose. En l'absence de données précises et actuelles disponibles, nous ne pouvons pas vraiment dire quelles statistiques sont exactes. D'ailleurs, on peut faire dire tout ce qu'on veut aux statistiques.

M. Siddon: Monsieur le président, peut-être pourrions-nous ne plus nous reporter aux statistiques. Que pense l'ACTA de cette pratique si elle existe? Pensez-vous qu'elle soit juste pour les Canadiens?

M. Bertren-Matthews: Permettez-moi de vous répondre.

Monsieur le président, les statistiques dont on vient de parler indiquent les prix des vols. Indiquent-elles également le rendement d'un vol?

M. Siddon: Le voilà.

M. Bertren-Matthews: C'est ce chiffre.

M. Siddon: Dans la plupart des cas, il est très proche du prix, car les compagnies aériennes canadiennes ne réalisent pas de bénéfices très importants depuis un certain temps.

M. Bertren-Matthews: Un des éléments qui déterminent le prix des vols internationaux est, évidemment, la concurrence que se livrent entre elles les compagnies aériennes des autres pays, sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle. Il faut dire également que celui qui voyage à l'intérieur du pays voyage également à l'étranger, donc lorsqu'il paie le prix fort sur les vols intérieurs en vue d'obtenir la fréquence des services qu'il désire, il ne peut se rattraper lorsqu'il voyage à l'étranger. Comme mon collègue l'a dit, nous n'avons pas de position à ce sujet car nous ne savons pas quelle est la situation réelle et nous avons tendance à ne pas nous occuper de l'aspect com-

[Texte]

• 1655

Mr. Siddon: I can appreciate, gentlemen, it is a difficult question for you.

Mr. Bertren-Matthews: We do have a committee that is concerned with in-bound tourism, and they may well get into that field, but generally speaking we, as an association, cannot get into the marketing of the product, nor should we.

Mr. Siddon: I suggest that if American tour operators can offer better fares to Miami, it says something about the merits of deregulation.

Mr. Bertren-Matthews: I am not sure that is a function of deregulation rather than the sheer size of the operation. Do not forget that in the eastern seaboard, the population is roughly 3 times the size of Canada, within easy reach of any tour operator who chooses to set up there.

Mr. Siddon: As you said, international competition might be the reason Air Canada charges less on its north-south services to Miami than on its east-west services to Winnipeg.

Final question. Could you comment on the regulatory process and the examples of intervention of the minister, irrespective of what any particular policy paper might have said, or any ruling by the CTC? I am thinking in particular of the Minister of Transport suddenly deciding to terminate a lot of VIA Rail services last summer under the power granted him under the National Transportation Act, regardless of the references and recommendations the CTC had to the issue.

I get the sense from your brief you feel a policy statement is very important to prevent this kind of thing, but do you feel this policy statement contains enough checks and balances to ensure that the minister cannot come in and override a decision taken by the Canadian Transport Commission, thereby putting you in an awkward, embarrassing position with many of your clients, perhaps in terms of a charter you thought you had booked, but which suddenly disappeared? Do you have any observations—and thank you for your patience, Mr. Chairman—on the extent to which this policy proposal would prevent that type of occurrence?

Mr. Crozier: Those sorts of reversals by the minister, if they were to occur, would pose a problem, I agree. We do not think it is fair to say the policy paper will prevent that because it is nothing more than a policy paper. As I recall your involvement in a task force over the summer on the VIA Rail cutbacks itself, the problem rests with the statute, Section 64 of the National Transportation Act, and its interpretation, and I do not think the policy statement of a minister will be seen to

[Traduction]

mercionalisation de l'industrie, car nous pensons que c'est l'affaire de ceux qui en sont chargés et non pas de l'association.

M. Siddon: Je sais, messieurs, que c'est une question difficile.

M. Bertren-Matthews: Nous avons créé un comité qui s'occupe du tourisme intérieur et qui pourrait se pencher sur cette affaire, mais en général nous, en tant qu'association, ne pouvons nous occuper de la commercialisation du produit; et de toute façon, nous ne devrions pas le faire.

M. Siddon: Je dois dire que si les organisateurs des voyages organisés aux États-Unis peuvent offrir de meilleurs prix pour aller à Miami, cela en dit long sur l'opportunité d'abolir la réglementation.

M. Bertren-Matthews: Je ne suis pas convaincu que cela soit davantage imputable à l'abolition de la réglementation qu'à l'importance de la compagnie exploitante. N'oubliez pas que sur la côte est, la population est trois fois supérieure à celle du Canada et donc à la portée de n'importe quel organisateur de voyages qui choisit de s'y implanter.

M. Siddon: Comme vous l'avez dit, la concurrence internationale explique peut-être que les vols nord-sud assurés par Air Canada soient moins chers que les vols est-ouest vers Winnipeg.

Dernière question. Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez du processus réglementaire et des exemples d'intervention donnés par le ministre, indépendamment de ce que renferme n'importe lequel projet ou n'importe laquelle décision de la Commission canadienne des transports? Je pense en particulier au ministre des Transports qui a décidé tout d'un coup d'abandonner un certain nombre de services ferroviaires l'été dernier, conformément au pouvoir qui lui est accordé par la Loi nationale sur les transports, indépendamment des recommandations formulées par la CCT.

D'après votre mémoire, vous avez l'air de penser qu'une déclaration de principe est très importante en vue d'empêcher que ce genre de chose ne survienne, mais pensez-vous que cette déclaration de principe renferme freins et contrepoids pour s'assurer que le Ministre ne peut pas passer outre à une décision prise par la Commission canadienne des transports, vous mettant du même coup dans une situation embarrassante vis-à-vis d'un bon nombre de vos clients, si par exemple vous aviez penser réserver un charter qui a tout d'un coup disparu? Avez-vous des observations à faire—et monsieur le président, je vous remercie de votre patience—sur la mesure dans laquelle ce projet empêcherait que cela n'arrive?

M. Crozier: Effectivement, cela poserait un problème si le ministre décidait de renverser une décision prise. Nous ne pensons pas pouvoir dire que cet énoncé de principes empêchera toute situation de ce genre car ce n'est qu'un énoncé de principe. Si je me souviens bien de ce qui a été dit l'été dernier dans le cadre d'un groupe de travail sur les suppressions de services ferroviaires, c'est la loi, en l'occurrence l'article 64 de la Loi nationale sur les transports et son interprétation qui est

[Text]

override the legislation. If there is to be a solution to the problem, if indeed there is a problem, it will rest in legislative amendment, rather than in a policy statement.

Mr. Siddon: But you would not deny that last summer some of your members, who were operating Japanese tours, found themselves tremendously inconvenienced by that type of arbitrary cabinet decision overriding the policy everyone thought they were living under?

Mr. Crozier: We are not familiar with the Japanese situation. Mr. Bertren-Matthews might have something . . .

Mr. Siddon: Many of them operate in Vancouver; they are presumably members of your association.

The Chairman: I think we are going to end that line of discussion . . .

Mr. Siddon: Thank you, sir.

The Chairman: . . . and go to Madam Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais référer l'Association à la page 10 de son document, au dernier paragraphe. Là, vous ne faites aucun commentaire, sauf peut-être un très petit, concernant le pouvoir d'un gouvernement provincial d'être propriétaire d'un transporteur aérien. Vous n'indiquez pas à quelle catégorie de transporteur vous faites référence. Vous semblez croire que la position du ministre est que cette propriété devrait être limitée ou même éliminée.

• 1700

Mais ce serait une décision du gouvernement et elle devrait être claire. Est-ce que vous avez une opinion, messieurs, concernant la propriété gouvernementale d'un transporteur, soit régional ou local?

The Chairman: Mr. Crozier.

Mr. Crozier: I think it is fair to say that ACTA has no comment, Mr. Chairman, on the merits and demerits of provincial government ownership. What we are saying in our paper is that we are reading perhaps between the lines. The implication in the draft policy paper is that the minister is implying a distaste for the idea and, indeed, if that is his position, we would like to see it more clearly spelled out just for the purpose of clarity. Much the same as with our position on the Wardair issue. We are not pro or con. We just seek clarity, the same as by our response here.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Vous êtes certainement au courant que la province de l'Ontario possède une entreprise qui s'appelle *North Air*, et non Nordair, qui fait des contrats avec des transporteurs locaux là où les populations sont moins nombreuses, donc les revenus beaucoup plus faibles. On subventionne ces petits transporteurs locaux pour leur permettre justement de fonctionner d'une façon décente et de donner des services essentiels à des petites communautés.

[Translation]

en cause; et je ne pense pas qu'une déclaration d'un ministre pourrait passer outre à une disposition de la loi. Pour résoudre le problème, si problème il y a, il faudrait plutôt modifier la loi que publier une déclaration de principes.

M. Siddon: Mais vous ne niez pas que l'été dernier, certains de vos membres, qui avaient organisé des voyages au Japon, ont éprouvé des problèmes considérables à cause de ce type de décision arbitraire prise par le conseil des ministres et qui annulait la politique suivie jusqu'à lors?

M. Crozier: Nous ne savons pas ce qui s'est passé au Japon. Monsieur Bertren-Matthews pourrait peut-être . . .

M. Siddon: Nombre d'entre eux sont établis à Vancouver; ils sont sans doute membres de votre association.

Le président: Je pense que nous allons nous arrêter là pour ce qui est de cette question . . .

M. Siddon: Merci, monsieur.

Le président: . . . et donner la parole à M^{me} Côté.

Mrs. Cote: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to go back to the association's brief, page 10, last paragraph. In this paragraph you do not commend, or very little the power of a provincial government to own a carrier. What category of carrier are you referring to? You seem to think that the position of the minister is that this ownership should be limited or even abolished.

But it will be a decision taken by the government and it should be clear. Do you think, gentlemen, that a government should own a regional or a local carrier?

Le président: Monsieur Crozier.

M. Crozier: Je crois devoir dire que l'ACTA n'a aucune observation à faire, monsieur le président, à ce propos. Ce que nous disons dans notre mémoire, c'est que nous lisons entre les lignes. D'après le projet de politique, le ministre semble ne pas aimer cette idée et, en vérité, si telle est sa position, nous préférierions qu'elle soit énoncée clairement. Nous pouvons en dire autant à propos de notre position sur la question Wardair. Nous ne sommes ni pour ni contre. Nous voulons simplement que les choses soient claires tout comme l'est notre réponse ici.

The Chairman: Madam Côté.

Mrs. Côté: You are surely aware that the Province of Ontario owns a company called *North Air* and not Nordair, which does contract work with local carriers where the population is scarce and therefore the revenues are less important. These small local carriers are being subsidized so that they may operate in a decent way and offer essential services to small collectivities.

[Texte]

Est-ce que vous pensez que les gouvernements provinciaux devraient avoir une responsabilité dans ce genre de transport aérien, pour certains endroits bien identifiés?

The Chairman: I will put the same caveat on that as I did on an earlier question. The witnesses can make their own decisions as to whether or not they wish to respond. I do not know if they want to get into detail.

Mr. Bertren-Matthews: Mr. Chairman, I am not familiar with the North Air situation precisely, but ACTA's position as suggested on page 11 is that we would rather see government subsidy for services to areas that would not get it otherwise rather than outright government ownership.

Mr. Corbin: On a point of clarification, Mr. Chairman, when you say governments do you mean federal or provincial? I think I am pre-empting Madam Côté's remarks.

Mr. Bertren-Matthews: Yes, I am sorry, I mean provincial government subsidy rather than outright ownership if, of course, it is allowed constitutionally which is the problem; there is no clear definition on this.

Le président: Madame Côté.

Mme Côté: Le gouvernement du Canada, comme vous le savez, subventionne déjà certaines compagnies, certains transporteurs aériens, en tout cas toutes celles que je connais dans les Maritimes et au Québec, pour des régions éloignées. Mais la distinction que je voudrais faire ici porte sur l'intérêt que devraient manifester les provinces dans le transport intraprovincial pour certaines régions.

Il y a une distinction très nette entre être propriétaire d'une compagnie, d'un transporteur aérien, et subventionner ou aider financièrement un transporteur local sur une petite route qui est déficitaire.

The Chairman: Mr. Crozier.

Mr. Crozier: One point that I am able to respond to, Mr. Chairman, is the extent to which the federal government subsidizes airlines. Yes, subsidies do exist. They are, to my understanding, fairly minimal. If one takes a look at a pie diagram of subsidies, one finds enormous subsidies for rail and very minor subsidies, my understanding is, for air. So, yes, federal government air subsidies do exist but they are comparatively small. That does not go to the specific answer to your question and, indeed, I am not aware even that ACTA has a response to that point, unless Mr. Bertren-Matthews has something to add.

Mr. Bertren-Matthews: Mr. Chairman, I am not aware of any active position on that particular issue.

Le président: Madame Côté?

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Do you think that the provincial governments should have a responsibility in this kind of transportation for some well identified localities?

Le président: Je dirai la même chose que j'ai dit tout à l'heure. Les témoins peuvent décider de répondre ou non à cette question. Je ne sais pas s'ils veulent en parler en détail.

M. Bertren-Matthews: Monsieur le président, je ne connais pas très bien la situation de North Air, mais comme le dit notre mémoire à la page 11, nous préférierions que les gouvernements subventionnent des services offerts dans des régions qui ne pourraient en bénéficier autrement plutôt que de voir les gouvernements acheter des compagnies aériennes.

M. Corbin: Une précision, monsieur le président. Lorsque vous parlez de gouvernements, voulez-vous parler des gouvernements provinciaux ou du gouvernement fédéral? Je crois que je fais obstacle aux remarques de M^{me} Côté.

M. Bertren-Matthews: Oui, excusez-moi. Je veux dire que je préférerais que les gouvernements provinciaux subventionnent ces services plutôt qu'ils n'acquièrent des compagnies aériennes locales si évidemment la constitution le permet, ce qui pose un problème; il n'y a aucune définition précise à ce sujet.

The Chairman: Mrs. Côté.

Mrs. Côté: As you know, the Government of Canada already subsidizes some carriers, anyway all the ones that I know of in the Maritimes and in Quebec, in remote areas. But I wanted to know if the provinces should express an interest in intra-provincial transport in some areas.

There is a clear distinction between owning a local carrier and subsidizing or supporting a local carrier on a small route which is not efficient.

Le président: Monsieur Crozier.

M. Crozier: Monsieur le président, je peux faire une observation sur l'importance des subventions accordées par le gouvernement fédéral aux compagnies aériennes. Effectivement, les subventions existent. Autant que je sache, elles sont minimales. Si l'on regardait le tableau des subventions, on constaterait que l'essentiel des subventions était accordé aux chemins de fer et non aux compagnies aériennes. Effectivement, le gouvernement fédéral subventionne des compagnies aériennes, mais ces subventions sont relativement peu importantes. Cela ne répond pas précisément à votre question et, en fait, je ne sais même pas si ACTA peut répondre à cette question, à moins que M. Bertren-Matthews n'ait quelque chose à ajouter.

M. Bertren-Matthews: Monsieur le président, je ne pense pas que nous ayons une position précise à ce sujet.

The Chairman: Mrs. Côté?

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

[Text]

Le président: Maintenant, j'ai deux députés qui veulent poser des questions au deuxième tour.

The Chairman: Mr. McDermid, followed by Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I have only one question.

The Chairman: You have only one question, and it is so short. Mr. Nowlan, one question.

Mr. Nowlan: My question really summarizes many things without getting into all the distinctions between carriers. Within your experience, what type of travel is easier to sell, charter or charter class?

Mr. Bertren-Matthews: I doubt, at this point, given the equality of the carriers in terms of reliability, if there is a lot of difference. Charter class operates under very similar rules to charters, with the ability, on a \$30 penalty as Mr. Crozier said, to change your return date. Both require advance purchase.

Mr. Nowlan: But one is a lot more frequent than the other.

Mr. Bertren-Matthews: In certain instances, but there are some fairly frequent charter operations.

Mr. Nowlan: So there is not really any distinction? Is that what you are saying?

Mr. Bertren-Matthews: No, and what we are seeking is a clear distinction.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: I did say it was short.

The Chairman: Very good. Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I will try to keep it short. Mr. Chairman, through you to our witnesses today, first of all I gather you do not want to give us specific recommendations because you are riding both sides of the fence. Is that right, are you going to offend some of your members if you come in with a specific recommendation? Are you saying; here are the problems, we really do not have any solutions, you guys go and solve it?

Now, you are the experts in the business; you are the frontline people with the consumer and with the carrier. You know the problems of both; you know the problems of scheduling and you know the problems of charters and so on and so forth. Why does your association not present more specific, rather than general, recommendations? You have one here which says; "return to the traditional concept of a charter product". You should maybe define that in greater detail. More specific recommendations would give us something to sink our teeth into, something we can debate amongst ourselves and with other individuals interested in the industry.

The Chairman: Mr. Crozier, or Mr. Bertren-Matthews.

[Translation]

The Chairman: I now have two members on the second round.

Le président: Il s'agit de M. McDermid qui sera suivi de M. Nowlan.

M. Nowlan: J'ai une seule question à poser.

Le président: Oui, et il n'y a pas beaucoup de temps. Monsieur Nowlan?

M. Nowlan: En fait, ma question résume beaucoup de choses sans étudier en détail toutes les distinctions qui existent entre les différents transporteurs. D'après votre expérience, quel type de vol est plus facile à vendre, le vol nolisé ou la classe nolisée?

M. Bertren-Matthews: Je doute fort à l'heure actuelle, compte tenu de l'égalité qui existe entre eux pour ce qui est de la fiabilité, il y ait beaucoup de différence. La classe nolisée est assujettie pratiquement aux mêmes règles que les vols nolisés, avec la possibilité toutefois de changer, moyennant une pénalité de \$30, votre date de retour, comme l'a mentionné M. Crozier. Ces deux catégories requièrent une réservation à l'avance.

M. Nowlan: Mais l'une est beaucoup plus fréquente que l'autre.

M. Bertren-Matthews: Dans certains cas, mais il y a également beaucoup de vols nolisés.

M. Nowlan: Donc, il n'y a pas vraiment de distinction?

M. Bertren-Matthews: Non, et nous en cherchons justement une qui soit précise.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Je vous avais prévenu qu'elle était courte.

Le président: C'est parfait. Monsieur McDermid?

M. McDermid: Je vais essayer d'être bref. Monsieur le président, j'ai l'impression que vous ne voulez pas nous donner de recommandations précises, car vous êtes assis sur deux chaises à la fois. N'est-ce pas? Allez-vous offusquer certains de vos membres si vous proposez une recommandation spécifique? Vous contentez-vous de dire: «voici les problèmes, nous n'avons pas de solution réelle, alors allez-y et réglez-les»?

Or, vous êtes expert en la matière, vous connaissez à la fois les problèmes du consommateur et ceux du transporteur. Vous connaissez les problèmes de l'établissement des horaires fixes, ceux que posent les vols nolisés, etc. Pourquoi dans ce cas votre association ne fait-elle que présenter des recommandations générales? Il y en a une ici qui parle de retourner au principe traditionnel du vol nolisé. Vous pourriez peut-être préciser. Des recommandations plus spécifiques nous permettraient de savoir comment aborder le problème, nous donneraient un élément que nous pourrions étudier entre nous et avec les autres personnes intéressées de l'industrie.

Le président: Monsieur Crozier ou monsieur Bertren-Matthews?

[Texte]

Mr. Bertren-Matthews: Perhaps, Mr. Chairman, we can both have a go at it. Obviously, the question is perfectly correct. We are an umbrella association and must, insofar as possible, attempt to represent the interests of all our classes of members.

We think the ACTA position seeks the compromise position that will best benefit the greatest number of our members. Talking in terms of class not numbers because numerically, of course, the retail agents far outnumber all the others.

We see that the tendency towards deregulation has been a destabilizing factor in the market, resulting in an erosion of profits for all concerned and of ultimate disadvantage to the consumer.

On page 11 of our brief, we concluded by saying—and I will first remind you that ACTA expresses its appreciation, et cetera, et cetera—specifically, that we would expect to comment further on receipt of responses to the clarification and other questions so composed in ACTA's initial response. Yes, indeed I think we might have come up with more specific suggestions for action were we permitted the time to do so, and the time to research it fully.

This, I repeat, was an initial response and we would be prepared to make specific suggestions, if you so wish, Mr. Chairman.

Mr. McDermid: As one member of the committee—I am not speaking for the committee or the Chair or anything—but you come to us and say, you have not mentioned Wardair, you should do something with Wardair. Well, what should we do with it? What, in your opinion, should we do with it? Should we allow them to operate the way they are now, or limit them to so many flights a week across Canada? Should we not allow Air Canada to compete with them on a charter basis, going to Hawaii or wherever it might be? What do we do? It is fine to say there is a problem, God, we know there is a problem! Max Ward was here and told us there is a problem. Claude Taylor was here and said there is a problem. Wardair is around. We know there are problems there. But help us out with the solutions. Instead of telling us there is a problem and you should look at this, tell us what we should do. Or give us some suggestions; maybe that is better.

• 1710

Mr. Bertren-Matthews: Unfortunately, Mr. Chairman, as we said before, ACTA, as a trade association, cannot get into the marketing area without opening itself to possible lawsuit. If we were to abdicate the interests of one member over another we would be very vulnerable as an association. For I believe the reasons I am sure my learned colleague here will be pleased to expand upon, we dare not place ourselves in that position of saying yes, we think Wardair should be treated thus and such, and we think Air Canada should be restricted, or vice versa. I think you can appreciate the association's position on this.

[Traduction]

M. Bertren-Matthews: Nous pouvons peut-être tous deux tenter de répondre. C'est une très bonne question. Nous oeuvrons comme association tutelle et devons essayer, dans la mesure du possible, de représenter les intérêts de toutes nos catégories de membres.

Nous pensons que l'ACTA cherche une position de compromis qui pourra profiter au plus grand nombre possible de nos membres. En parlant bien entendu des catégories et non du nombre car numériquement, les agents de vente au détail dépassent de beaucoup les autres.

Nous constatons que sur le marché, la tendance à la déréglementation a constitué un facteur de déstabilisation, entraînant une diminution des profits pour toutes les personnes concernées et en dernier lieu, outre qu'elle va à l'encontre des intérêts du consommateur.

A la page 11 de notre mémoire, nous concluons en spécifiant que nous serons prêts à faire d'autres commentaires une fois que nous aurons reçu les éclaircissements et les réponses aux autres questions que nous avons posées. Nous aurions sans doute proposé un plan d'action plus précis, si nous avions eu le temps de faire une recherche intégrale.

Donc, je le répète, il s'agit d'une première réponse et nous sommes prêts dans l'avenir à être plus précis, si vous le désirez, monsieur le président.

M. McDermid: Comme membre du Comité, vous nous dites: «Vous n'avez pas parlé de Wardair, vous devriez faire quelque chose à ce sujet». Que voulez-vous que nous fassions? Qu'en pensez-vous? Devrions-nous lui permettre de continuer à opérer comme elle le fait maintenant, ou lui imposer des restrictions quant au nombre de vols autorisés par semaine à travers le Canada? Ne devrions-nous pas permettre à Air Canada de la concurrencer en ce qui concerne les vols nolisés, à destination de Hawaii ou d'ailleurs? Que nous suggérez-vous de faire? C'est bien joli de dire qu'il y a un problème, nous le savons! Max Ward a comparu et nous a dit qu'il y avait un problème. Claude Taylor a fait de même. Nous savons que la compagnie Wardair pose des problèmes. Mais aidez-nous à trouver des solutions. Au lieu de nous dire qu'il y a un problème et que nous devrions nous y pencher, faites-nous des suggestions.

M. Bertren-Matthews: Malheureusement, monsieur le président, comme nous l'avons dit auparavant, l'ACTA ne peut, en tant qu'association professionnelle, se lancer sur le marché sans risquer de faire l'objet de poursuites judiciaires. Si nous abdiquons les intérêts d'un membre en favorisant ceux d'un autre, nous serions très vulnérables en tant qu'association. Car je crois les raisons, et mon collègue chevronné se fera un plaisir de vous les expliquer, pour lesquelles nous ne pouvons nous permettre de dire: «Oui, nous estimons que Wardair devrait être traitée de telle et telle manière et que les opérations d'Air

[Text]

The Chairman: I do indeed appreciate it. I might tell you you do not have to worry about being sued for what you say here. You are covered by parliamentary immunity.

Mr. Bertren-Matthews: Yes, I appreciate that, Mr. Chairman.

Mr. Crozier, would you care to elaborate?

Mr. Crozier: I suppose only by way of underlining what Mr. Bertren-Matthews has said. For an umbrella association such as ACTA to take any position is obviously going to offend some of its members. There is nothing in the position paper that does not offend at least one of our members, I am sure. We are a young association that is only now reaching the point of telling our members they cannot expect ACTA to be all things to all people, and the time is coming where it will be taking, I suppose, definitive points of view on complex issues you just cannot ride the fence on; there has to be a yes or a no.

There are indeed positions taken in the paper that do that very thing; perhaps not as frequently as you would like to see, but we do not have the freedom that comes with—

Mr. Bertren-Matthews: Elected office.

Mr. Crozier: —and with the ability to represent a distinct point of view. It would be far easier for us to sit here and not explain the point of view of one of our members, as opposed to all of our members; or indeed, one of our constituencies.

It is a tough row to hoe. We think, however, we have something to offer by co-ordinating under this umbrella something in the way of a response. The time may come where we will have a higher profile on these controversial issues. But at the present time the association is not quite at that point.

Mr. McDermid: I do not question your sincerity, and I do not question your presentation whatsoever. I hope you do not interpret my questioning along those lines, because I do appreciate what you have come up with today.

Let me just close with one final question. One of your recommendations is a re-institutionalization of the prohibition on carriers operating charters through in-house subsidiaries or related companies. Put in common English so I can understand it, does that mean that Nordair no longer should be able to offer charters through Treasure Tours? Is that what you are saying?

Mr. Bertren-Matthews: It is his language, Mr. Chairman.

Mr. McDermid: I can tell it has been drafted by a lawyer.

Mr. Bertren-Matthews: He is usually very lucid, I must admit.

[Translation]

Canada devraient être limitées, ou vice versa.» Je crois que vous pouvez comprendre notre position.

Le président: Eh oui, en effet. Je peux vous dire tout de suite que vous n'avez pas besoin d'avoir peur d'être poursuivi pour ce que vous dites ici. Vous bénéficiez de l'immunité parlementaire.

M. Bertren-Matthews: Je l'apprecie, monsieur le président.

Monsieur Crozier, pourriez-vous élaborer?

M. Crozier: En insistant sur ce qu'a dit M. Bertren-Matthews, je suppose. Le fait de prendre position, pour une association de tutelle comme l'ACTA froisserait de toute évidence certains de ses membres. En effet, dans notre mémoire, il y a un élément au moins qui froisse au moins l'un de nos membres. Notre association est récente et nous atteignons tout juste le stade où nous pouvons dire à nos membres qu'ils ne peuvent s'attendre à ce que nous représentions les intérêts de tout le monde. Et nous devons bientôt adopter une opinion définitive sur les questions complexes, car on ne peut éternellement jouer avec des compromis: nous devons avoir une position claire.

Le mémoire comprend déjà des positions de ce genre, mais peut-être pas aussi souvent que vous le désiriez. Toutefois, nous n'avons pas la liberté qui résulte...

M. Bertren-Matthews: De l'élection à un poste.

M. Crozier: ... et de la possibilité de représenter une opinion particulière. Il nous serait beaucoup plus facile de vous expliquer le point de vue de l'un de nos membres, par opposition à celui de la totalité des membres, ou encore de l'une de nos circonscriptions.

Nous pensons cependant avoir quelque chose à offrir en coordonnant, sous notre tutelle, certaines initiatives. Plus tard, nous aurons probablement une attitude moins modeste quant aux questions qui prêtent à controverse. Mais nous n'en sommes pas encore là.

M. McDermid: Je ne conteste ni votre sincérité ni votre exposé, et j'espère que vous n'interprétez pas mes questions de cette manière. En effet, j'ai apprécié ce que vous nous avez dit aujourd'hui.

Permettez-moi de poser ma dernière question. Vous avez notamment recommandé de réinstaurer l'interdiction, pour les transporteurs, d'exploiter des vols nolisés par l'entremise de filiales internes ou de compagnies connexes. Autrement dit, la compagnie Nordair ne devrait plus pouvoir offrir de vols nolisés par l'entremise de *Treasure Tours*?

M. Bertren-Matthews: C'est une question de libellé, monsieur le président.

M. McDermid: Je peux dire tout de suite que cela a été rédigé par un avocat.

M. Bertren-Matthews: Il est habituellement très lucide, je dois l'avouer.

[Texte]

The Chairman: Mr. Crozier, now that you have been saddled with it, let us see if you can ride it.

Mr. Crozier: I am almost inclined to plead the Fifth, or whatever, on this one.

Yes, that is one example.

Mr. McDermid: If I had a little company that rented out mobile homes and Air Canada financed me to buy those homes and to set up my company and everything, would that, in your estimation, be a related company? That is how it all started—right?

Mr. Crozier: It is true. I think at this point we are only talking about equity ownership in the subsidiary. Yes, it may well be that a carrier that has totally funded the capital undertaking has an ability to influence its operation even though it does not have any equity. But at this point I think we are just talking about equity ownership.

Mr. McDermid: Now there was a positive—

Mr. Crozier: But you notice the “I think” at the start.

Mr. McDermid: I am glad to see the legal profession is thinking.

Thank you very much.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: That ends our questioning, gentlemen. I think it was probably easier than you anticipated at first. We do appreciate very much your coming. You have certainly added to the wealth of confusion we have been presented with. I do not mean that particularly about your brief.

[Traduction]

Le président: Monsieur Crozier, allez-vous pouvoir vous en tirer?

M. Crozier: Je serais presque enclin à invoquer le cinquième amendement.

C'est un exemple.

M. McDermid: Si j'avais une petite entreprise qui louait des maisons mobiles et qu'Air Canada me financât pour acheter ces maisons et créer ma compagnie, s'agirait-il, selon vous, d'une compagnie connexe? C'est la manière dont cela a commencé, n'est-ce pas?

M. Crozier: C'est vrai, mais pour le moment nous ne parlons que de possession d'actions dans la filiale. Il se pourrait très bien qu'un transporteur ayant fait la mise de fonds totale puisse exercer une influence sur les opérations de cette société, même s'il n'y est pas actionnaire. Toutefois, pour le moment, je crois que nous ne parlons que de possession d'actions.

M. McDermid: Il y avait un élément positif . . .

M. Crozier: Mais vous avez remarqué que j'ai dit «je crois» au départ.

M. McDermid: Je suis heureux de voir que les avocats pensent.

Merci beaucoup.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Cela met fin à notre période de questions, messieurs. Je crois que cela a été probablement plus facile que vous ne l'aviez prévu. Nous avons beaucoup apprécié le fait que vous ayez comparu devant nous, même si vous avez ajouté à la masse de documents confus dont nous disposons déjà. Je ne parle pas particulièrement de votre mémoire.

APPENDIX "TRPT-22"

COPIES OF TRANSPARENCIES
SUBMITTED BY MR. MATHAISEL

CLASSIFICATION OF TACTICS -- ROUTE PLANNING

1. Drop Small Cities to Commuter Feeder
2. Convert Hub Feed to Self Feed
3. Turnaround Service in Briefcase Markets
4. Strengthen Hub Connecting Complex

CLASSIFICATION OF TACTICS -- ROUTE PLANNING

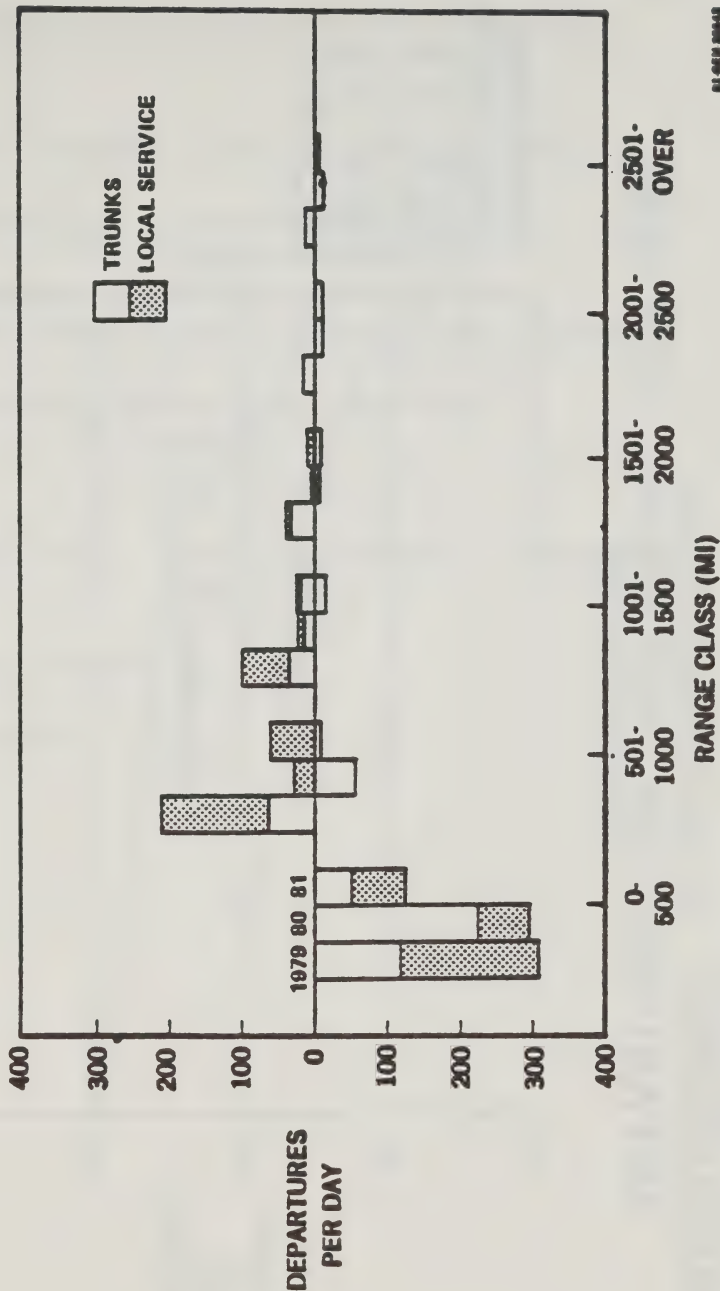
1. Drop Small Cities to Commuter Feeder
2. Convert Hub Feed to Self Feed
3. Turnaround Service in Briefcase Markets
4. Strengthen Hub Connecting Complex

COMPETITIVE CONDITIONS

U.S. SCHEDULED AIRLINES — DOMESTIC SERVICE

STRUCTURAL CHANGES — DEPARTURES PER DAY

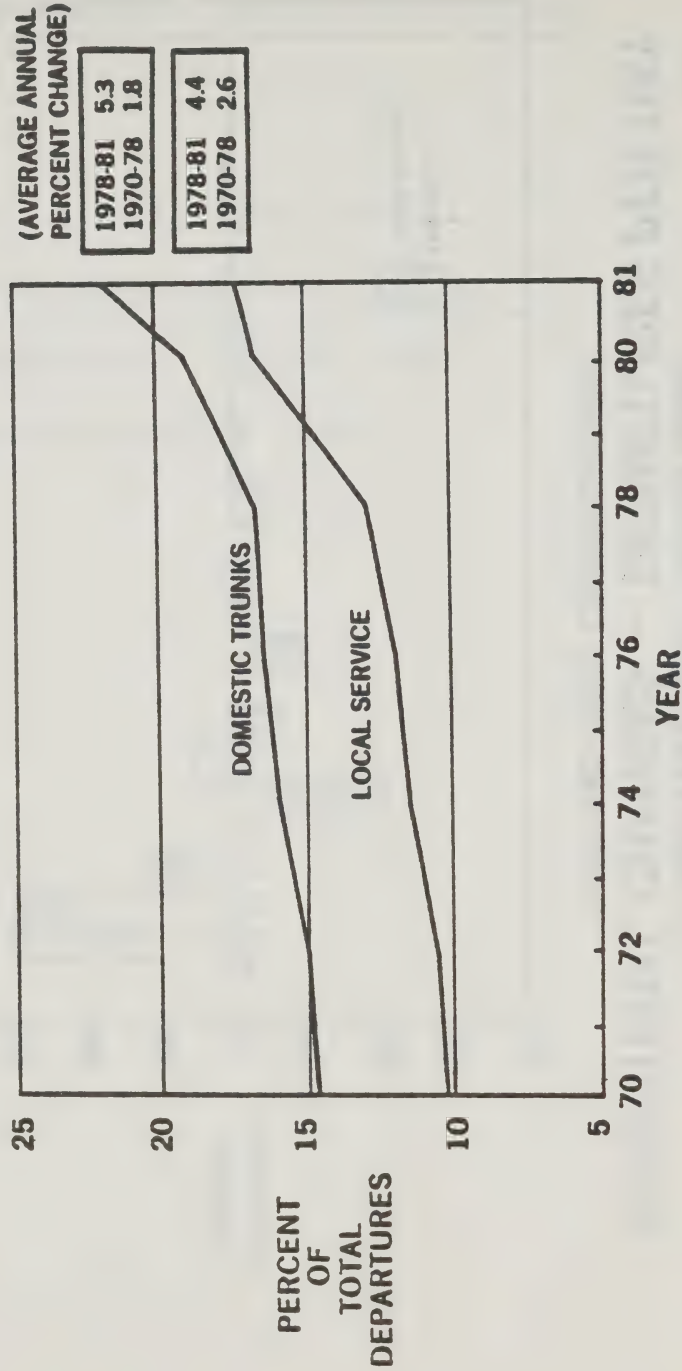
TRUNK AND LOCAL SERVICE CARRIERS



SOURCE: OFFICIAL AIRLINE GUIDE (AUGUST)

ST 4814 204-03

COMPETITIVE CONDITIONS
U.S. AIRLINE INDUSTRY STRUCTURE
DEPARTURE CONCENTRATION — TOP HUB
DOMESTIC SERVICE



81 GEN 25596A

SOURCE: OFFICIAL AIRLINE GUIDE (AUGUST)

CLASSIFICATION OF TACTICS -- PRICING & SERVICE

1. Instant Matching -- Training the Competition
2. Matching Plus -- One Umanship
Expanded Markets
3. Creating Brand Loyalty -- Games, Passes, Coupons
4. Limited Availability, Loss Leader Fares
-- Predatory?
-- Bait & Switch?
5. Hidden Bribe -- Counter Cash Refunds to Employees
-- Coupons, Gifts
6. Volume Discounts
7. Transferable Tickets

TYPICAL COSTS PER PASSENGERNew York -- Miami

At 100% Load Factor

	Long Term Average	Short Term Variable
NY -- Miami Oneway	85	57

At 50% Load Factor

NY -- Miami Oneway	126	90
--------------------	-----	----

COMPETITIVE PRICING -- FLORIDA MARKETS 1981SUMMER BIDDING, 1981

- July 1 -- EAL raises supercoach from \$119 to \$129
- July 16 -- TWA offers \$109 Night Coach southbound only
- July 20 -- Pan Am announces cessation of service from Laguardia & Newark. Air Florida increases service, setting \$99 fares for all seats from Newark-Miami until Nov. 15.
- July 22 -- TWA matches Newark \$99 fare
- July 29 -- EAL reduces all Florida services from Newark to \$99 (from \$149 unrestricted) with accompanied child. \$50, First Class \$149 for Sept. 8 until Nov. 14
- Aug. 3 -- EAL reduces supersaver from (JFK, Laguardia) from \$149 to \$109 (evening midweek), \$119 (weekday and evening weekend). Advance purchase requirements for Palm Beach reduced to 7 days.
- Sept. 3 EAL introduces "Special Fall Fare" \$99 from Newark with 1 child free Sept. 8 -- Sept. 15.

COMPETITIVE PRICING -- FLORIDA MARKETS 1981AUTUMN BIDDING 1981

- Sept. 10 -- Pan Am reduces First Class from \$272 to \$139 (weekends), and \$119 (midweek); Coach from \$227 to \$99 (weekends), and \$79 (midweek) for period Sept. 15 to Nov. 15. TWA matches.
- Sept. 11 -- EAL matches from all NY points
- Sept. 14 -- TWA, Delta match EAL
- Sept. 17 -- TWA drops midweek to \$69 until Nov. 15.
- Oct. 29 -- Pan Am returns to Laguardia from Dec. 9 at normal fare of \$149, except \$124 if bought before Dec. 9. (with a \$25 charge for refunds)
- Oct. 30 -- Air Florida matches Pan Am except effective Nov. 18 -- Jan. 31, and only \$114 midweek.
- Nov. 3 -- TWA matches Air Florida in NY to Miami and Fort Lauderdale, stays at \$124 in Orlando, Palm Beach, Tampa, Ft. Myers
- Nov. 13 -- Peoples Express asks CAB for Newark to Palm Beach, Sarasota starting Nov. 21 with fares of \$69 off peak, \$89 peak

COMPETITIVE PRICING -- FLORIDA MARKETS, 1981WINTER BIDDING 1981

- Nov. 18 -- TWA reduces Newark-Palm Beach from \$124 to \$89 (midweek) and \$109 (weekend) starting Dec. 1
- Dec. 8 -- Air Florida announces \$60 off regular fares for non-refundable tickets
- Dec. 22 -- TWA announces \$30 off (\$105) in period, Jan. 5 to Nov. 4 for all markets except Newark-Palm Beach where fares are \$89 (midweek), \$109 (weekend)
- Dec. 24 -- Delta reduces fares from 24 northern cities to Florida -- 51% discount, children rates starting Jan. 6, ranging from \$99 to \$145 (midweek), \$119 to \$165 weekends, NY-Miami \$107 (midweek)
- Dec. 29 -- Pan Am reduces fares to \$114 (midweek), \$135 (week-end) for NY-Fla from Jan. 6 with a "warranty" that makes similar fares available in Jan. 1983, plus a week at hotel with Rentacar for \$136, or a 1 week cruise at \$749, or a car for 1 week at \$39, plus 1/2 price coupons for international travel -- TWA offers free car for 4 days
- Jan. 7 -- Air Florida offers S & H Green Stamps (for intra-state travel in Florida)
- Jan. 8 -- US Air removes Supercoach restrictions from 60 northern cities starting Jan. 9 matching Delta. United matches

COMPETITIVE PRICING -- FLORIDA MARKETS; 1982WINTER BIDDING 1982

Jan. 22 -- After two-week lull, Air Florida initiates another round of cuts. \$79 weekdays.
Competition matches.

That Afternoon: Pan Am goes one step further.
In NY/WAS - FLA:

\$77 any day

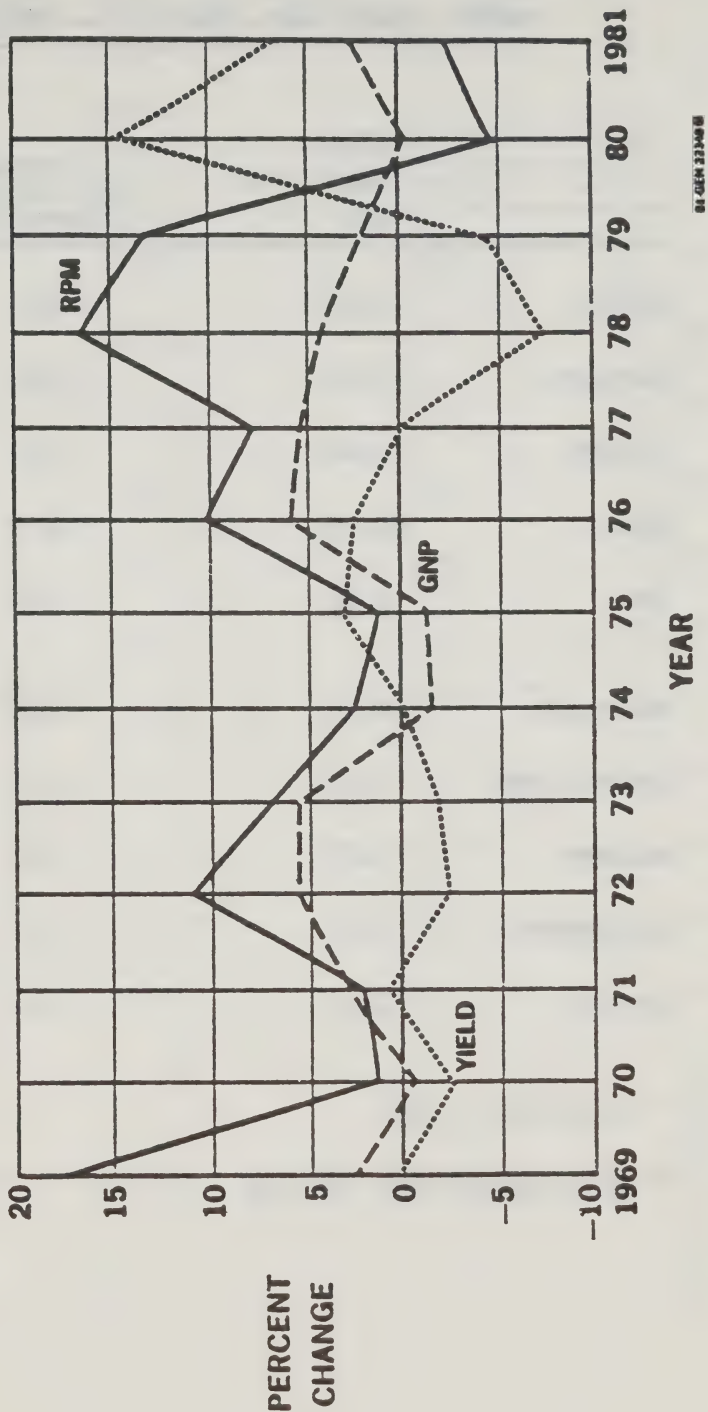
\$125 First Class

No restrictions apply

\$99 Clipper Class

[DEMAND FOR AIR TRANSPORTATION]

COMPARISON OF U.S. DOMESTIC SCHEDULED AIR TRAFFIC, ECONOMIC PERFORMANCE AND REAL YIELDS



MARKET SHARE AND CHANGES -- WHALES

	% Share Domestic RPM 1981	Changes Since 1978	
		Δ Share (%)	% Δ RPM [†]
United	17.65	- 3.2	- 12
American	13.15	- 0.5	0
Eastern	12.46	+ 1.3	+ 16
Delta	12.16	+ 0.3	+ 6
TWA	8.30	- 1.0	- 8
Northwest [*]	4.24	+ 1.7 [*]	+ 69 [*]
Pan/National	3.93	- 0.7	- 13
Western	3.76	- 1.2	- 24
Continental	3.54	- 1.0	- 20
Braniff	3.18	- 0.6	- 12

* On strike in 1978.

[†] Third quarter data for 1981

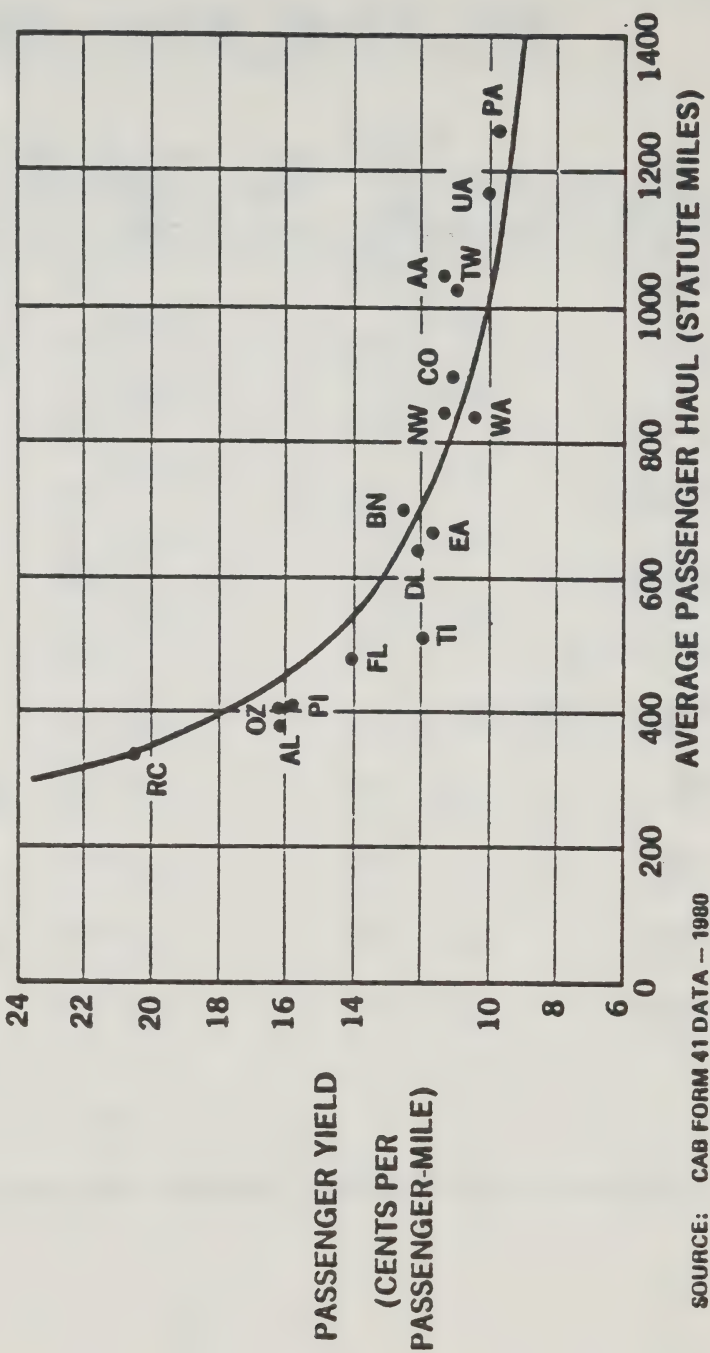
MARKET SHARE AND CHANGES -- SHARKS

Carrier	% Share Domestic RPM 1981	Changes Since 1978	
		Δ Share	% Δ RPM
Republic	3.86	+ 0.9	+ 34
US Air	2.80	+ 0.6	+ 32
Frontier	1.80	+ 0.5	+ 46
Piedmont	1.59	+ 0.8	+ 113
Southwest	1.19	+ 0.6	+ 119
Air Florida	1.14	+ 1.04	+ 1100
Texas International	1.13	+ 0.29	+ 39
PSA	1.00	+ 0.34	+ 13
Ozark	0.95	+ 0.15	+ 23
Aircal	0.68	+ 0.24	+ 60
Alaska	0.53	+ 0.11	+ 31

* Combined data for Southern, Airwest, and North Central.

MARKET POSITION

DOMESTIC SCHEDULED SERVICE
1980

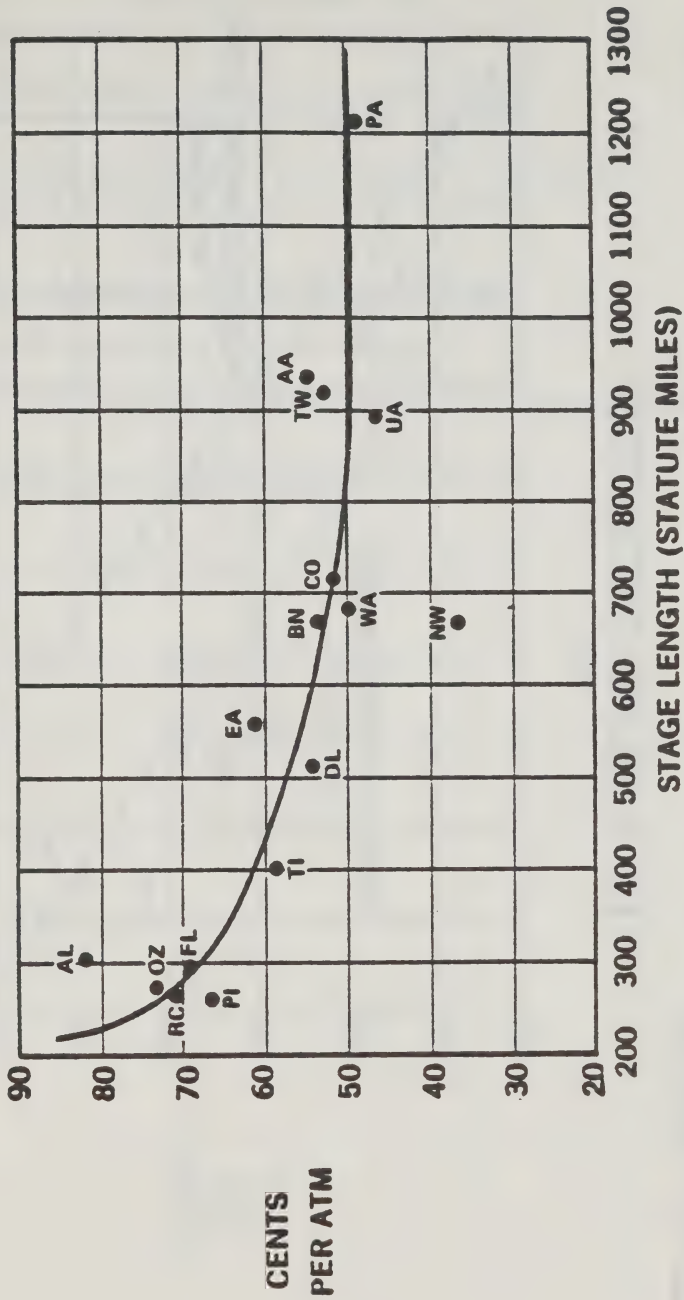


SOURCE: CAB FORM 41 DATA - 1980

SI 04H 150444

OPERATING CHARACTERISTICS

**U.S. AIRLINES
1980**

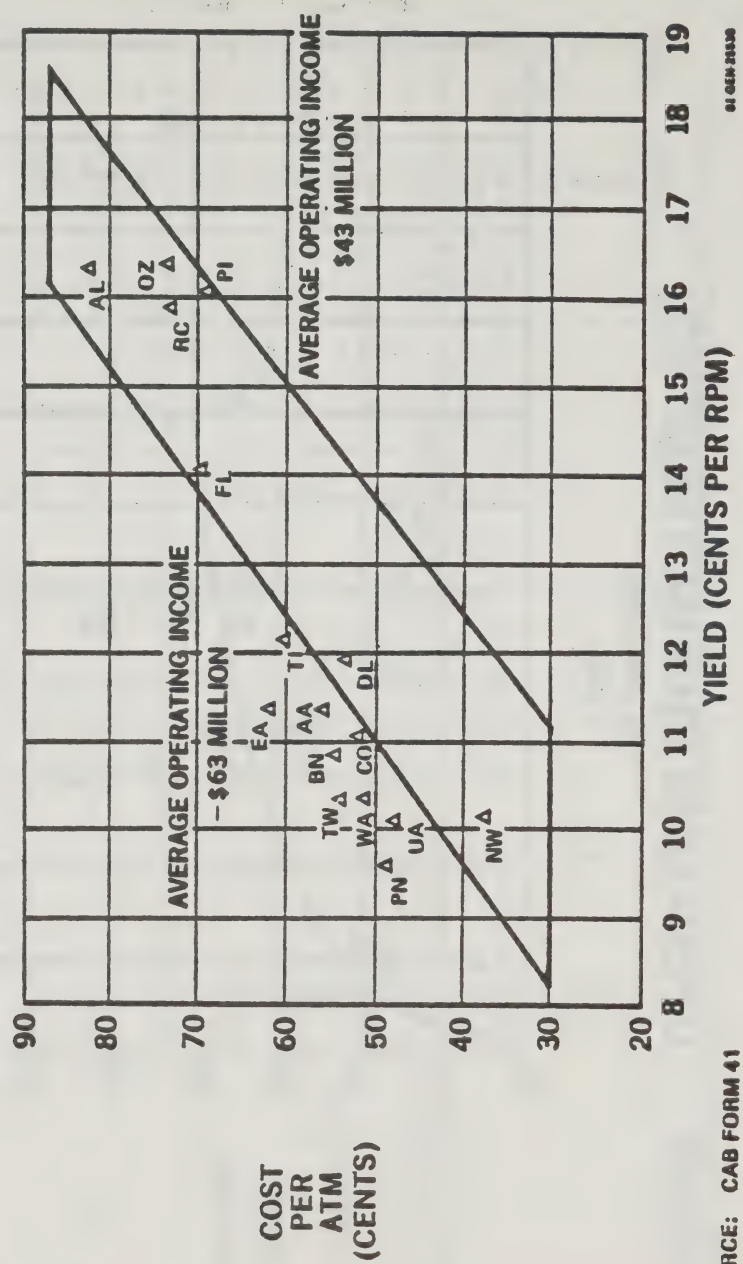


SOURCE: CAB FORM 41

81 GEN 213-0

MARKET POSITION

U.S. AIRLINE INDUSTRY
1980



SOURCE: CAB FORM 41

01 0518 25100

APPENDICE «TRPT-22»**COPIES DES DIAPOSITIVES PRÉSENTÉES
PAR M. MATHAISEL****CATÉGORIE DE TACTIQUES: PLANIFICATION DES ROUTES**

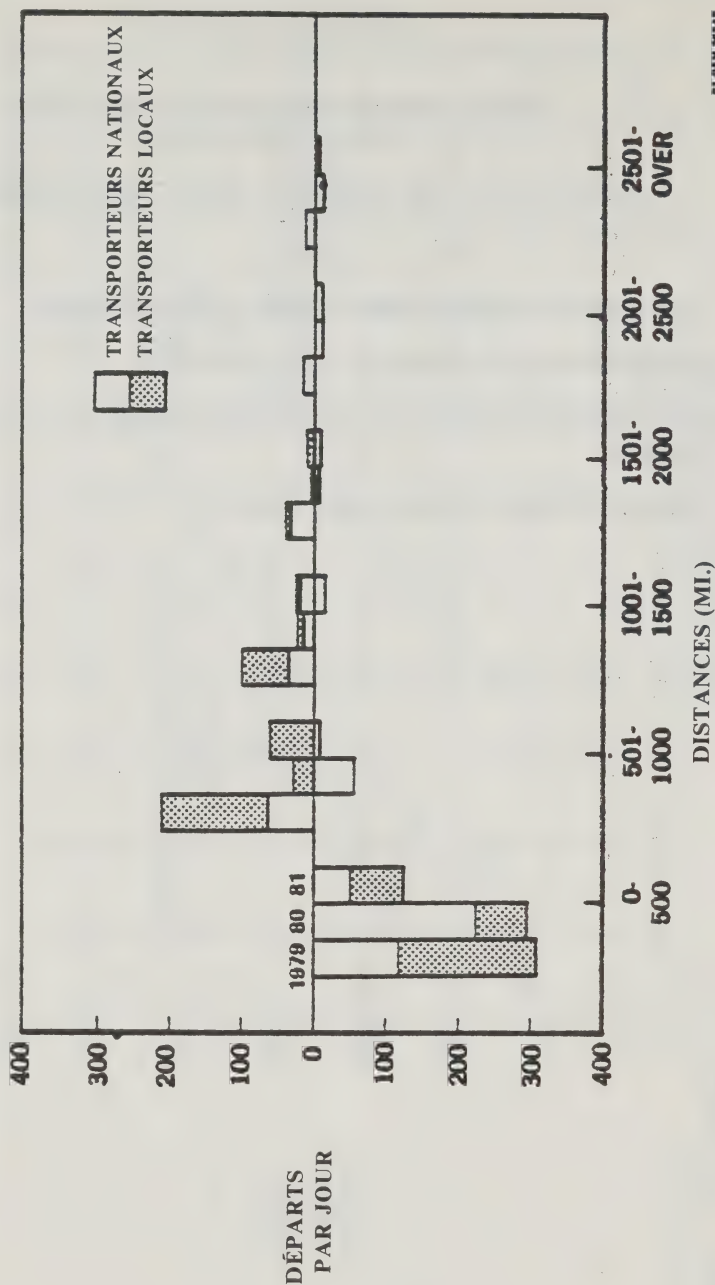
1. Laisser tomber les petites villes au profit des lignes d'apport
2. Limitation des correspondances à une même société
3. Revirement de la tendance quant aux services offerts sur les marchés d'hommes d'affaires
4. Renforcer la liaison avec les grands centres

CONDITIONS DE CONCURRENCE

LIGNES AÉRIENNES AMÉRICAINES RÉGULIÈRES — SERVICE INTÉRIEUR

CHANGEMENTS STRUCTURAUX — DÉPARTS PAR JOUR

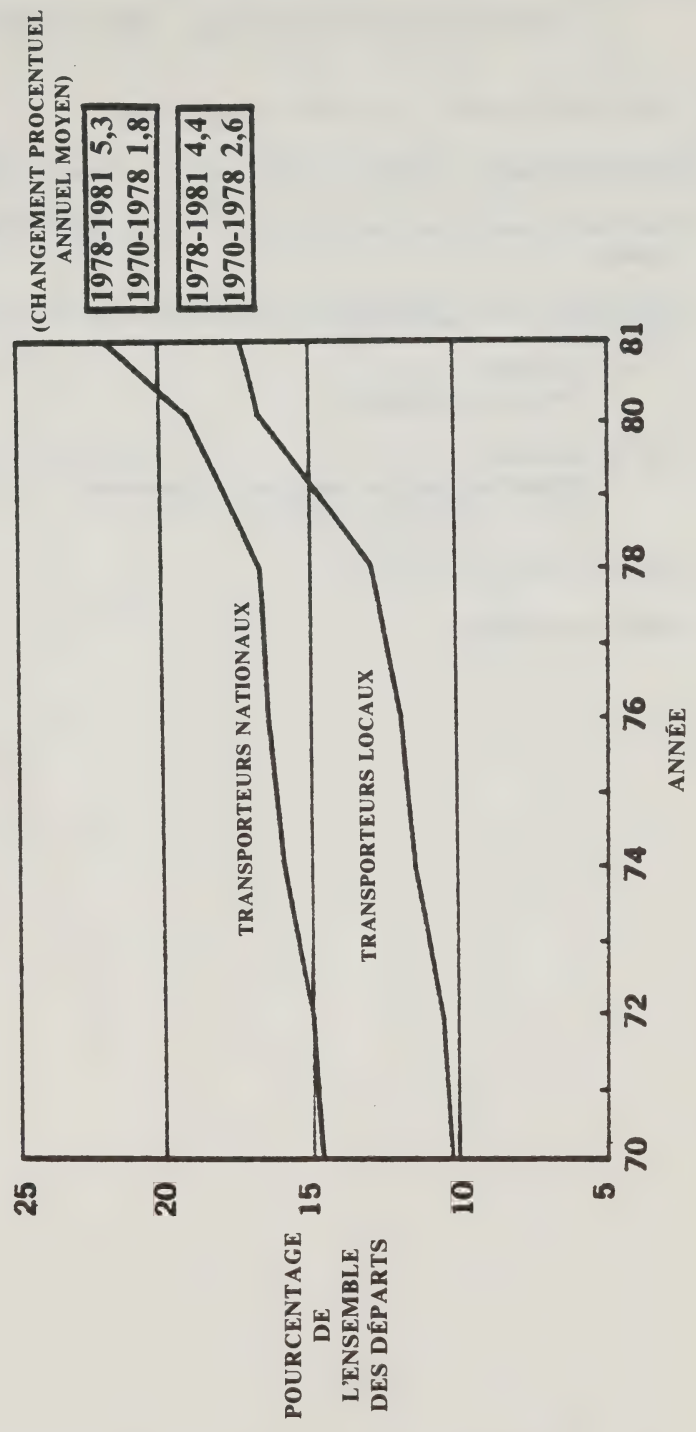
TRANSPORTEURS NATIONAUX — TRANSPORTEURS LOCAUX



SOURCE: OFFICIAL AIRLINE GUIDE (AOÜT)

CONDITIONS DE CONCURRENCE

STRUCTURE DU SECTEUR DE L'AVIATION AUX ÉTATS-UNIS
CONCENTRATION DES DÉPARTS — GRAND CENTRE
SERVICE INTÉRIEUR



SOURCE: OFFICIAL AIRLINE GUIDE (AOÛT)

81 GEN 28130A

CATÉGORIE DE TACTIQUES — PRIX ET SERVICE

1. Alignement immédiat — Spécialiser la concurrence
2. Offrir davantage — Devancer les concurrents — Expansion des marchés
3. Créer une loyauté à une image de marque — Jeux, cartes d'abonnement, bons de réduction
4. Imposer des limites quant au nombre de places, fixer des tarifs à perte à des fins publicitaires
 - Nuisible?
 - Méthode trompeuse?
5. Pots-de-vin cachés
 - Remboursement au comptant aux employés
 - Bons de réduction, cadeaux
6. Remises fondées sur le volume
7. Billets transférables

COÛTS TYPES PAR PASSAGER

New-York — Miami

Coefficient de remplissage: 100%

	Moyenne à long terme	Variable à court terme
New-York — Miami:		
aller simple	85	57
Coefficient de remplissage: 50%		
New-York — Miami:		
aller simple	126	90

GUERRE DES PRIX — MARCHÉS DE LA FLORIDE EN 1981

OFFRES DE L'ÉTÉ 1981

- 1^{er} juillet — *EAL* fait passer de 119\$ à 129\$ le prix d'un aller simple en classe économique
- 16 juillet — *TWA* offre vol de nuit à 109\$ en direction sud seulement
- 20 juillet — *Pan Am* annonce qu'elle abandonne le service entre Laguardia et Newark. Air Florida diversifie ses services et fixe un tarif de 99\$ pour tous les sièges entre Newark et Miami, et ce jusqu'au 15 novembre
- 22 juillet — *TWA* offre le même tarif de 99\$ pour Newark
- 29 juillet — *EAL* réduit à 99\$ (de 149\$ sans restriction) ses tarifs pour tous les vols en direction de la Floride à partir de Newark enfant accompagnant un adulte 50\$; première classe 149\$ entre les 8 et 14 novembre
- 3 août — *EAL* fait passer son tarif à partir de l'aéroport Kennedy et de Laguardia de 149\$ à 109\$ (tarif de soirée en milieu de semaine), 119\$ (en semaine et en soirée les fins de semaine). Les exigences en ce qui concerne l'achat anticipé de billets pour Palm Beach passent à 7 jours.
- 3 septembre — *EAL* introduit son tarif spécial de l'automne qui sera de 99\$ à partir de Newark, un passage gratuit pour un enfant, entre les 8 et 15 septembre

GUERRE DES PRIX — MARCHÉS DE LA FLORIDE EN 1981

OFFRES DE L'AUTOMNE 1981

- 10 septembre — *Pan Am* fait passer son tarif de première classe de 272\$ à 139\$ (fin de semaine), et à 119\$ (au milieu de la semaine), la classe économique de 227\$ à 99\$ (fin de semaine) et 79\$ (au milieu de la semaine) entre le 15 septembre et le 15 novembre. *TWA* aligne ses prix en conséquence
- 11 septembre — *EAL* offre les mêmes tarifs pour tous ses vols à partir de New-York
- 14 septembre — *TWA*, *DELTA* offrent les mêmes taux que *EAL*
- 17 septembre — *TWA* baisse son tarif (milieu de la semaine) à 69\$ jusqu'au 15 novembre
- 29 octobre — *Pan Am* reprend ses activités à Laguardia à partir du 9 décembre au tarif normal de 149\$, sauf que le tarif est de 124\$ si le billet est acheté avant le 9 décembre (frais de 25\$ en sus pour les remboursements)
- 30 octobre — *AIR FLORIDA* offre le même tarif que *Pan Am* sauf qu'il est en vigueur entre le 18 novembre et le 31 janvier et qu'il n'est que de 114\$ au milieu de la semaine
- 3 novembre — *TWA* offre le même tarif qu'*Air Florida* à partir de New York jusqu'à Miami et Fort Lauderdale et conserve son tarif de 124\$ jusqu'à Orlando, Palm Beach, Tampa, Ft. Myers
- 13 novembre — *PEOPLES EXPRESS* demande au CAB d'assurer la liaison entre Newark et Palm Beach, Sarasota à partir du 21 novembre; les tarifs sont de 69\$ en période normale et de 89\$ en période de pointe

GUERRE DES PRIX — MARCHÉS DE LA FLORIDE, 1981

OFFRES DE L'HIVER 1981

- 18 novembre — *TWA* fait passer son tarif Newark-Palm Beach de 124\$ à 89\$ (au milieu de la semaine) et 109\$ (fin de semaine) à compter du 1^{er} décembre
- 8 décembre — *AIR FLORIDA* annonce qu'elle accorde un rabais de 60\$ sur ses tarifs réguliers pour les billets non-remboursables
- 22 décembre — *TWA* annonce un rabais de 30\$ (105\$) au cours de la période s'étendant entre le 5 janvier et le 4 novembre sur tous les marchés à l'exception de Newark-Palm Beach où les tarifs sont de 89\$ (au milieu de la semaine), 109\$ (fin de semaine)
- 24 décembre — *DELTA* réduit ses tarifs à partir de 24 villes du nord à destination de la Floride — rabais de 51%, tarifs pour les enfants à compter du 6 janvier se situant entre 99\$ et 145\$ (au milieu de la semaine), 119\$ et 165\$ (fin de semaine), New-York-Miami 107\$ (au milieu de la semaine)
- 29 décembre — *Pan Am* réduit ses tarifs à 114\$ (au milieu de la semaine), 135\$ (fin de semaine) à partir de New-York jusqu'en Floride à compter du 6 janvier en garantissant qu'elle pourra offrir les mêmes tarifs en janvier 1983, et qu'elle offrira en plus une semaine dans un hôtel avec location de voiture pour 136\$, ou une croisière d'une semaine à 749\$, ou une voiture pour une semaine à \$39, y compris les bons de réduction (moitié prix) pour les vols internationaux — *TWA* offre une voiture gratuitement pendant 4 jours
- 7 janvier — *Air Florida* offre des timbres verts S et H (pour les voyages inter-États en Floride)
- 8 janvier — *US Air* supprime ses restrictions en classe économique à partir de 60 villes du nord et ce à compter du 9 janvier pour s'aligner sur Delta. *United* offre la même chose

GUERRE DES PRIX — MARCHÉS DE LA FLORIDE, 1982

22 janvier — Après une accalmie de 2 semaines, *Air Florida* procède à de nouvelles réductions. 79\$ les jours de la semaine. Les autres concurrents offrent les mêmes tarifs.

Au cours de l'après-midi, *Pan Am* prend l'initiative, pour la liaison NY/WAS — Floride:

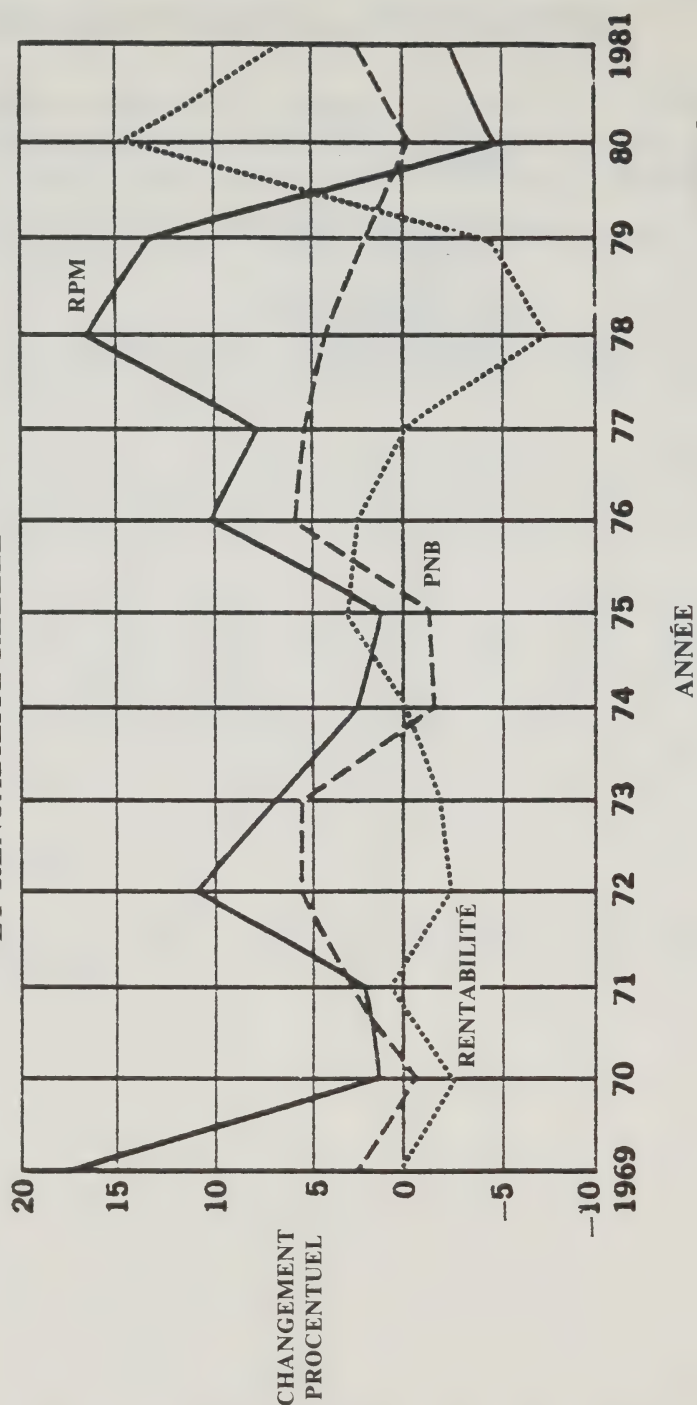
77\$ n'importe quel jour
125\$ première classe
99\$ classe d'affaires

Aucune restriction

DEMANDE: TRANSPORT AÉRIEN

COMPARAISON POUR LES É.-U.: TRAFIC AÉRIEN

INTÉRIEUR À HORAIRES FIXES, RENDEMENT ÉCONOMIQUE
ET RENTABILITÉ RÉELLE



81 GEN 22340 0

PART DU MARCHÉ ET CHANGEMENTS — BALEINES

	RMP — % Part service intérieur 1981	Changements depuis 1978	
		Δ Part (%)	% Δ RPM†
United	17.65	- 3.2	- 12
American	13.15	- 0.5	0
Eastern	12.46	+ 1.3	+ 16
Delta	12.16	+ 0.3	+ 6
TWA	8.30	- 1.0	- 8
Northwest*	4.24	+ 1.7*	+ 69*
Pan/National	3.93	- 0.7	- 13
Western	3.76	- 1.2	- 24
Continental	3.54	- 1.0	- 20
Braniff	3.18	- 0.6	- 12

*En grève en 1978.

†Données du troisième trimestre de 1981.

PART DU MARCHÉ ET CHANGEMENTS — REQUINS

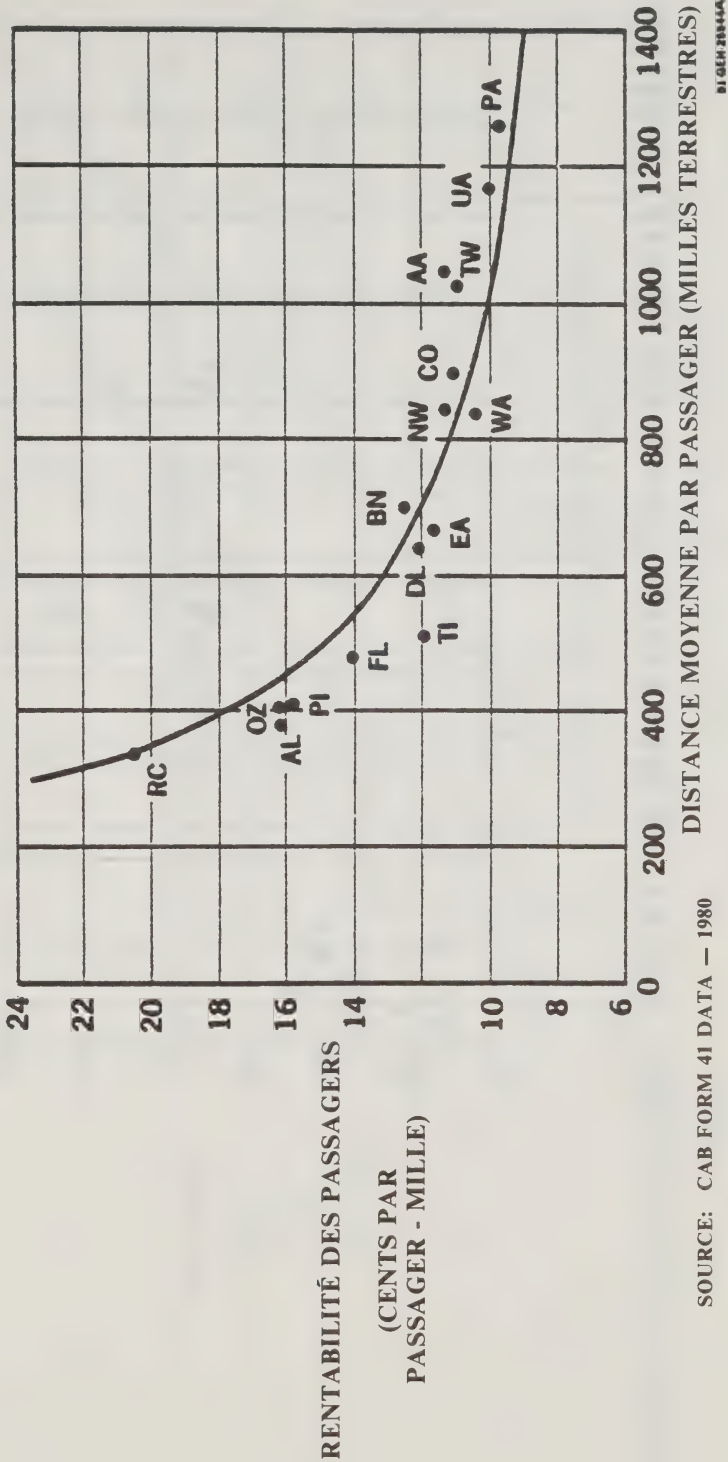
Transporteur	% Part Service intérieur RMP 1981	Changements depuis 1978	
		Δ Part	% Δ RPM
Republic	3.86	+ 9.0	+ 34
US Air	2.80	+ 0.6	+ 32
Frontier	1.80	+ 0.5	+ 46
Piedmont	1.59	+ 0.8	+ 113
Southwest	1.19	+ 0.6	+ 119
Air Florida	1.14	+ 1.04	+ 1100
Texas International	1.13	+ 0.29	+ 39
PSA	1.00	- 0.34	- 13
Ozark	0.95	+ 0.15	+ 23
Aircal	0.68	+ 0.24	+ 60
Alaska	0.53	+ 0.11	+ 31

*Données combinées dans le cas de Southern, Airwest et North Central.

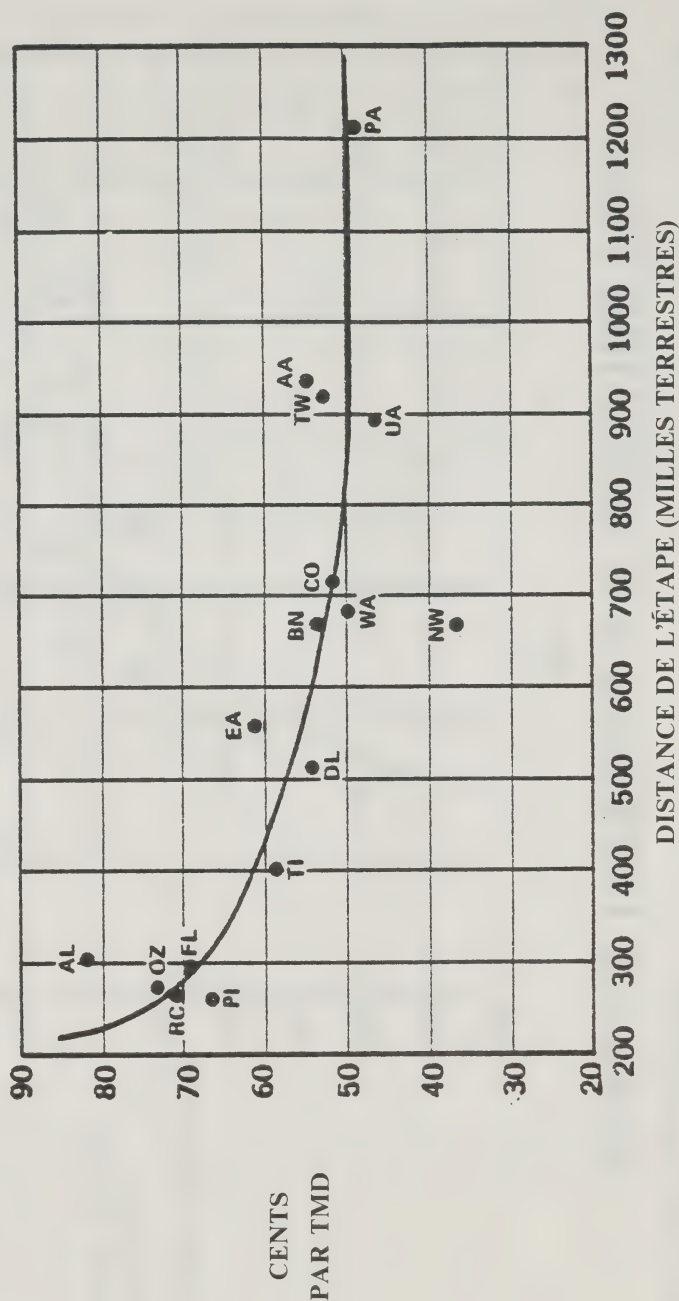
POSITION SUR LE MARCHÉ

SERVICE INTÉRIEUR À HORAIRE FIXE

1980



POSITION EN MATIÈRE DE COÛTS **CARACTÉRISTIQUES — EXPLOITATION**
LIGNES AÉRIENNES AMÉRICAINES
1980



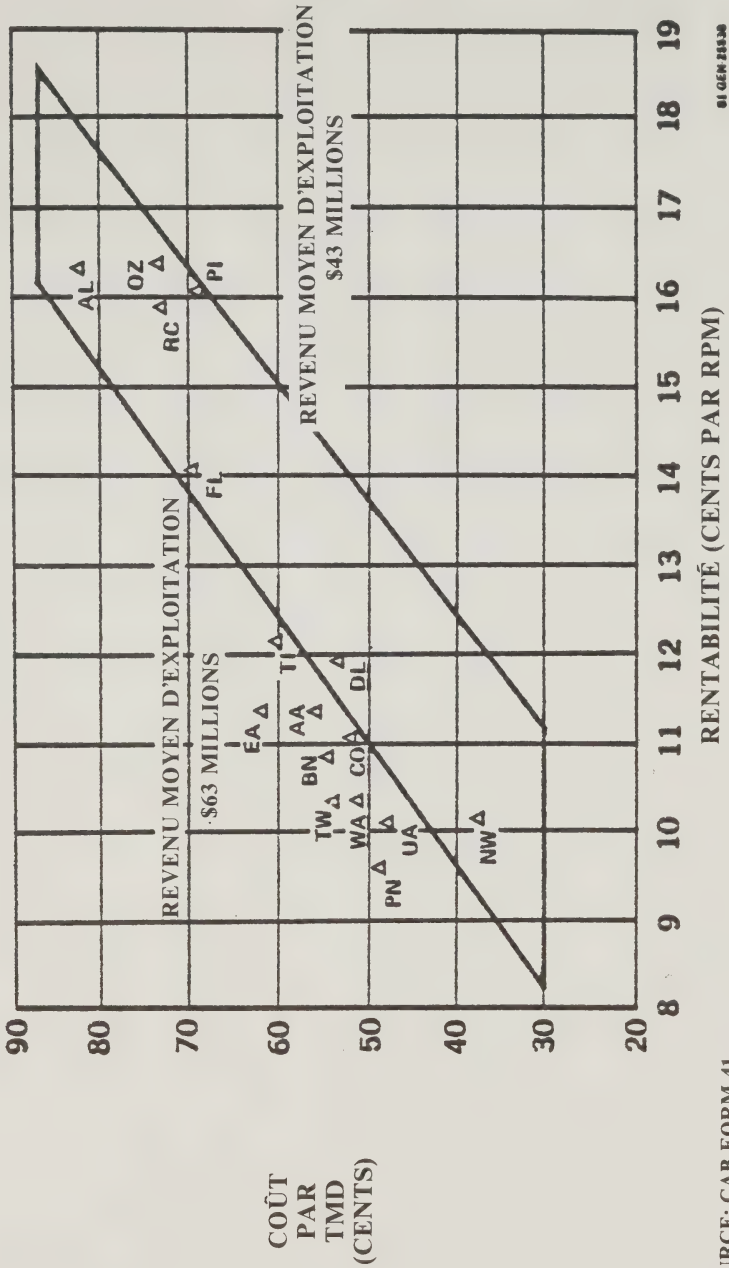
SOURCE: CAB FORM 41

81 GEN 21546

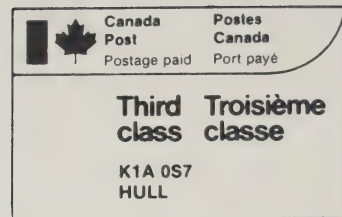
POSITION SUR LE MARCHÉ

SECTEUR AMÉRICAIN DE L'AVIATION

1980



SOURCE: CAB FORM 41



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

Mr. Roy Pulsifer, Associate Director, Licensing Programs and Policy Development, Bureau of Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board, Washington, D.C.

Mr. Melvin A. Brenner, Melvin A. Brenner Associates, Inc., Rowayton, Connecticut.

Mr. Dennis F.X. Mathaisel, Postdoctoral Research Associate and Lecturer, Flight Transportation Laboratory, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, Massachusetts.

Mr. Robert J. Joedicke, Lehman Brothers Kuhn Loeb Research, New York, N.Y.

At 3:30 p.m.:

From Alliance of Canadian Travel Associations:

Mr. Doug Crozier, Legal Counsel.

Mr. Gareth Davies, Executive Director.

Mr. Alex Bertren-Matthews, Vice-President.

A 9:30:

M. Roy Pulsifer, directeur adjoint, «*Licensing Programs and Policy Development, Bureau of Domestic Aviation, Civil Aeronautics Board*», Washington, D.C.

M. Melvin A. Brenner, «*Melvin A. Brenner Associates, Inc.*», Rowayton, Connecticut.

M. Dennis F.X. Mathaisel, adjoint de recherche postdoctorale et chargé de cours, «*Flight Transportation Laboratory, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology*», Cambridge, Massachusetts.

Mr. Robert J. Joedicke, «*Lehman Brothers Kuhn Loeb Research*», New York, N.Y.

A 15:30:

De l'Alliance canadienne des associations touristiques:

M. Doug Crozier, conseiller légal.

M. Gareth Davies, directeur exécutif.

M. Alex Bertren-Matthews, vice-président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 49

Thursday, February 18, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 49

Le jeudi 18 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier
Policy (Unit Toll Services), August 1981"

INCLUDING:

The Eight Report to the House

CONCERNANT:

Le document intitulé, «Politique concernant le transport
aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

Y COMPRIS:

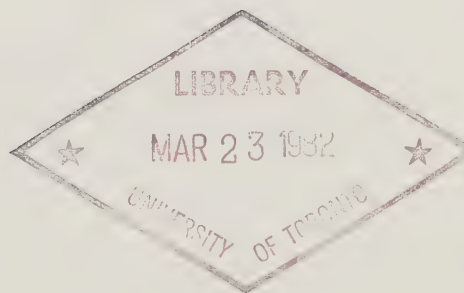
Le huitième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Côté (Mrs.)

Deniger
Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Harquail
MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Messrs. — Messieurs

MacKay
Mayer
McDermid
Nowlan
Penner

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, February 17, 1982:

Mr. Campbell (*LaSalle*) replaced Mr. Gourd.

On Thursday, February 18, 1982:

Mr. MacBain replaced Mr. Maltais;

Mrs. Côté replaced Mr. McRae.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 17 février 1982:

M. Campbell (*LaSalle*) remplace M. Gourd.

Le jeudi 18 février 1982:

M. MacBain remplace M. Maltais;

M^{me} Côté remplace M. McRae.

REPORT TO THE HOUSE

Thursday, February 18, 1982

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

EIGHTH REPORT

In relation to its Order of Reference dated December 15, 1981, with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981", your Committee recommends that the deadline for submitting its final report be extended to Wednesday, April 7, 1982.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issue No. 49) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le jeudi 18 février 1982

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

En ce qui a trait à son Ordre de renvoi du 15 décembre 1981 portant sur le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981», votre Comité recommande que l'échéance de son rapport final soit repoussée au mercredi 7 avril 1982.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule no 49*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

MAURICE A. DIONNE

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 18, 1982
(80)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Mrs. Côté, Messrs. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, MacBain, McDermid, Nowlan, Siddon, Skelly and Turner.

In Attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E.J. Benson, President; Mr. M.D. Armstrong, Chairman, Air Transport Committee and Mr. Richard Fosbrooke, Acting Director, Passenger & Aviation Economics.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The Honourable Mr. Benson made a statement.

On motion of Mr. McDermid, seconded by Mr. Turner, it was agreed,—That the Chairman report to the House requesting an extension of the Committee's Order of Reference relating to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981", to Wednesday, April 7, 1982.

The witnesses answered questions.

In accordance with a motion of the Committee, at the meeting held on May 8, 1980, the Chairman authorized that the document entitled, "Research reports available related to regulation and competition in the Canadian air transport industry, submitted by the Canadian Transport Commission, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TRPT-23"*).

At 11:05 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:11 o'clock a.m. the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:26 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(81)

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 FÉVRIER 1982
(80)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h 40 sous la présidence M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, M^{me} Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, MacBain, McDermid, Nowlan, Siddon, Skelly et Turner.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de réglementation, et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E.J. Benson, président; M. M.D. Armstrong, président, Comité des transports aériens, et M. Richard Fosbrooke, directeur suppléant, économique du transport de passagers et de l'aviation.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaire), août 1981». (*Voir Procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

L'honorable M. Benson fait une déclaration.

Sur motion de M. McDermid, appuyé par M. Turner, il est convenu,—Que le président fasse rapport à la Chambre et lui demande de prolonger jusqu'au mercredi 7 avril 1982 l'application de l'Ordre de renvoi du Comité ayant trait au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaire), août 1981».

Les témoins répondent aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du 8 mai 1980, le président autorise que le document intitulé «Rapports de recherche à la disposition du public concernant la réglementation et la concurrence dans l'industrie canadienne du transport aérien», présenté par la Commission canadienne des transports, soit joint en annexe au procès-verbal et aux témoignages de ce jour (*Voir Appendice "TRPT-23"*).

A 11h 05, le Comité suspend ses travaux.

A 11h 11, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit.

A 12h 26, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(81)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h 35 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Nowlan, Siddon and Turner.

Other Member present: Mr. Hawkes.

In Attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters.

Witness: Mr. John S. Burton, Executive Director, Transportation Agency of Saskatchewan, Province of Saskatchewan.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The witness made a statement and answered questions.

At 4:35 o'clock p.m. the Committee adjourned until 8:00 o'clock pm. this day.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Nowlan, Siddon et Turner.

Autre député présent: M. Hawkes.

Aussi présent: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de réglementation.

Témoin: M. John S. Burton, directeur administratif, «*Transportation Agency of Saskatchewan*», Saskatchewan.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaire), août 1981». (*Voir Procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 16h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 20h 00.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, February 18, 1982

• 0943

The Chairman: Order, please.

We shall resume consideration of our order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services)*, August, 1981.

Our main witness this morning is no stranger to the committee. We are pleased to welcome the hon. Edgar Benson to our committee. Welcome, Mr. Benson, and on behalf of the committee, congratulations on your recent happy achievement. May I ask you to introduce the members you have with you from the CTC this morning?

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): Gentlemen, I have with me this morning Mr. Malcolm Armstrong, Chairman of the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission; Mr. Jack Green, Executive Director; Mr. John Marko, Director of Air Services, Analysis Branch, Air Transport Committee; Mr. Richard Fosbrooke, Acting Director, Passenger and Aviation Economics in the Research Branch; Mr. John Greig, Acting Chief, Passenger Transport Evaluation, Research Branch; and Mr. Robert Dodd, Head, Passenger Market Analysis, Research Branch.

The Chairman: Do you have an opening statement, Mr. Benson?

Mr. Benson: By way of introductory remarks, I would like to explain that I have not prepared a detailed presentation for you on the proposed air-policy document. My main purpose in appearing here this morning is to assure you of the fullest co-operation of the Canadian Transport Commission in your deliberations on this important matter which is before you. You may find that I cannot provide instant answers for all your questions, but we will do our best to provide full and timely answers to assist you, and to this end I have brought some people with me.

• 0945

It is not entirely surprising that in the course of the sessions you have already had the concept of deregulation has been discussed at some length, and I understand that a paper of mine which touches on this subject has been referred to directly. With this in mind, I have furnished you with copies of my paper, which is entitled *Canadian Airline Regulation—A Continuing Evolution*, and I shall be glad to develop further any aspect of the paper you may wish to raise with me.

I should perhaps explain that the views expressed in the paper are my personal views on deregulation, although I would judge from the regulatory actions already taken by the Air Transport Committee that the collective position of that committee is similar to mine.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 18 février 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Conformément à notre mandat, nous reprenons l'étude du document intitulé «projet de politique des transports aériens intérieurs (service à taux unitaires), août 1981».

Notre premier témoin ce matin ne vous est pas inconnu. J'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à l'honorable Edgar Benson. Bienvenue, monsieur Benson, et au nom du Comité je vous félicite de l'heureux événement récemment survenu. Puis-je vous demander de présenter les autres membres de la délégation de la CCT qui vous accompagnent ce matin?

L'honorable J. Benson (président, Commission canadienne des transports): Messieurs, je suis accompagné ce matin de M. Malcolm Armstrong, président du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, de M. Jack Green, directeur exécutif, de M. John Marko, directeur des services aériens, direction de l'analyse, Comité des transports aériens, M. Richard Fosbrooke, directeur suppléant, Economique du transport de passagers et de l'aviation, direction de la recherche, M. John Greig, chef suppléant, évaluation du transport des passagers, direction de la recherche, enfin de M. Robert Dodd, chef, analyses du marché des passagers, direction de la recherche.

Le président: Avez-vous une déclaration d'ouverture, monsieur Benson?

M. Benson: A titre d'introduction, j'aimerais expliquer que je n'ai pas rédigé de mémoire détaillé concernant le projet de politique des transports aériens. Ma première intention en venant ce matin est de vous assurer de la plus entière coopération de la Commission canadienne des transports dans vos débats concernant cette question essentielle. Il s'avérera peut-être que je ne peux pas donner de réponses instantanées à vos questions mais nous ferons de notre mieux et c'est la raison pour laquelle je suis venu avec quelques collaborateurs.

Je ne suis pas tout à fait surpris que le concept de la déréglementation ait fait l'objet de longues discussions durant vos travaux et je crois savoir qu'un exposé que j'ai fait sur la question a été directement cité. Je vous ai donc apporté des copies de ce document intitulé *Réglementation des compagnies aériennes canadiennes: une évolution permanente* et je me ferai un plaisir de développer tout aspect qui vous intéresserait particulièrement.

Je dois vous signaler également que les vues exprimées dans ce document représentent mon opinion personnelle sur la déréglementation encore que, si l'on en juge par les mesures réglementaires déjà prises par le Comité des transports

[Texte]

In discussing the relationship between the economic regulation and government policy, the proposed policy document on page 3 correctly states that the commission derives its authority to regulate commercial air service from the National Transportation Act and the Aeronautics Act, and neither of these makes any provision for policy directives or policy statements by the government concerning the use by the Canadian Transport Commission of its regulatory authority. The document observes, however, also quite correctly, that the Air Transport Committee acting for the commission has been responsive to relevant government policy statements. This responsiveness is not surprising in view of the power of the Governor in Council to vary or rescind any order of the Canadian Transport Commission and the power of the minister to overrule any licensing decision of the Canadian Transport Commission. The regulatory decisions of the CTC deal in detail with very specific matters, and, while it is helpful to have clear policy guidelines, it creates considerable difficulty for the committee if the policy statements are so specific as to leave the committee no discretionary freedom to deal with the special considerations in individual cases or if the guidelines become vague and confusing as time passes by virtue of changing circumstances and decisions which may appear to have been varied for reasons of expediency.

The most helpful type of policy indications to the commission and the industry would state the general social and economic principles to be observed in air-carrier regulation. The industry would then have general guidelines for planning and the commission would be able to deal with each new situation that arises with the same guidelines but with full recognition of changing circumstances.

Perhaps the most difficult situation for the committee arises when the existing policy has become less relevant because of changed conditions or impaired by actions that are perceived to be deliberate incremental changes in the policy and a new policy is a long time in the gestation process.

I should at this time perhaps, before concluding, indicate a few things that have happened in 1981. Our 1981 report has not come to the committee yet because it is to be published very soon, within a few weeks. But there were some decisions, I think, which indicate the continuing evolution towards more competition in air policy in Canada, and I might just mention a few of these.

There is Decision 6326 in January 1981, which approved scheduled service for Quebecair of four daily return flights between Montreal and Toronto, each of which must originate or terminate at a point east of Montreal. In a decision on January 12, 1981, the committee approved Pacific Western Airlines for an experimental period of two years, their present scheduled service between Calgary, Brandon and Toronto, with a minimum frequency of six flights per week in each direction.

On February 5, 1981, there was an approval of a specific-point service by Bradley Air Services between Frobisher and

[Traduction]

aériens, la position collective de ce Comité est similaire à la mienne.

Si l'on regarde les liens entre la réglementation économique et la politique gouvernementale, le projet de politique dit très correctement à la page 3 que la commission tire ses pouvoirs de réglementer le transport aérien commercial de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur l'aéronautique et qu'aucune d'entre elles ne prévoit de directives gouvernementales concernant l'exercice du pouvoir réglementaire de la Commission canadienne des transports. Le document fait ressortir également, à très juste titre, que le Comité des transports aériens, agissant au nom de la commission, s'est montré sensible aux énoncés de politique du gouvernement en la matière. Cette sensibilité n'a rien de surprenant étant donné le pouvoir du Gouverneur en conseil de modifier ou d'abroger toute ordonnance de la Commission canadienne des transports et le pouvoir du ministre de modifier toute décision d'octroi de permis. Les décisions réglementaires de la CCT traitent en détail de questions très techniques et le Comité connaîtrait des difficultés considérables si la politique gouvernementale devait être tellement précise qu'elle ne lui laisserait aucune marge de manoeuvre dans des cas particuliers ou bien si les directives gouvernementales devenaient trop vagues ou contradictoires par suite de circonstances nouvelles ou de décisions incohérentes qui auraient pu être prises pour des raisons d'opportunité.

L'énoncé de politiques le plus utile pour la commission et le secteur des transports aériens indiquerait les principes sociaux et économiques d'ensemble à observer dans la réglementation de cette activité. Les transporteurs connaîtraient ainsi les grandes lignes qui doivent régir leur planification et la Commission pourrait faire face à toute situation nouvelle en appliquant les mêmes grandes lignes mais avec une souplesse suffisante pour s'adapter à l'évolution des circonstances.

La situation la plus difficile dans laquelle le Comité peut se trouver survient peut-être lorsque la politique existante n'apparaît plus adaptée aux conditions nouvelles ou est transformée peu à peu par des modifications ponctuelles et tout le monde sait qu'une politique nouvelle ne se décide pas en un jour.

J'aimerais, avant de conclure, faire le point de l'année 1981. Notre rapport 1981 n'est pas encore parvenu au Comité mais doit être publié très prochainement, d'ici quelques semaines. Certaines décisions ont été prises qui, je le crois, traduisent la tendance vers une plus grande concurrence dans les transports aériens au Canada et j'aimerais en mentionner quelques-unes.

La Décision 6326 de janvier 1981 a autorisé Québecair à mettre en place des vols réguliers quatre fois par jour entre Montréal et Toronto dont chacun doit commencer ou se terminer en un point à l'est de Montréal. Par une décision du 12 janvier 1981, le Comité a autorisé Pacific Western Airlines à mettre en place, pour une période expérimentale de deux ans, une liaison régulière fixe entre Calgary, Brandon et Toronto avec une fréquence minimale de 6 vols par semaine dans chaque sens.

Le 5 février 1981, Bradley Air Services a reçu l'autorisation d'exploiter une liaison entre points spécifiques entre Frobisher

[Text]

Nuuk in Greenland, which is a variance of regional flying outside the country which is unusual but not the only instance.

Decision 6392 dated March 10 approved a regular specific-point service by Aero Trades (Western) Ltd. with Groups E and F aircraft serving Winnipeg, Prince Albert and Calgary. On October 8, the decision was made approving regular specific-point service by Northwest Territorial Airways for Winnipeg which would allow services between Winnipeg and Yellowknife, Rankin Inlet and Frobisher Bay. On August 28, there was approval of a schedule service with DASH-7 by City Centre Airways between Toronto Island Airport, Ottawa International Airport and Montreal Victoria Carpark, which was to commence within 18 months. This, I need not remind you, has not started at this point.

• 0950

In September, the committee approved a regular specific-point service by Time Air with DASH-7 serving Lethbridge, Kelowna and Vancouver on an experimental basis for three years with no traffic rights between Kelowna and Vancouver. It also approved a schedule service for the same period by PWA between Lethbridge and various points in southern British Columbia restricted to a mandatory traffic stop between Lethbridge and Vancouver, and no traffic rights between Lethbridge and Calgary. This decision was appealed and the minister withdrew the authority for the PWA service and removed the restriction of the carriage of Kelowna-Vancouver local traffic by Time Air.

On June 5, 1981, the committee amended the charter licence of Wardair to make its domestic charter licence permanent, and on December 8, 1981, approved in favour of CP Air same day plane return service Vancouver-Regina-Saskatoon-Toronto.

I will be pleased to try to deal with any matters the committee members may wish to raise.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benson.

We will start with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, it is good to see you again, having seen you in the past across the aisle when you carried on different responsibilities as Minister of Defence and Minister of Finance. It is good to see you in this capacity as chairman of the Canadian Transport Commission. Now, we understand the caveat in which the commission is here, not really to get into the detail of the white paper but to ask about the regulatory process and how you people really work at it.

You commented in your remarks about the CTC and no legal requirement to follow, I gather, ministerial statements. My real direct question is, in view that there is no legal requirement, does this lack of a legal requirement cause you any problem?

Mr. Benson: I do not think it has really caused us problems in the past except where the government changes the rules in

[Translation]

et Nuuk au Groënland, à savoir un vol régional international, liaison inhabituelle mais non la première de son genre.

La Décision 6392 du 10 mars autorise un service régulier entre points spécifiques exploités par Aero Trades (Western) Ltd. avec des avions des groupes E et F desservant Winnipeg, Prince Albert et Calgary. Le 8 octobre a été autorisé un service entre points déterminés reliant Winnipeg et Yellowknife, Rankin Inlet et Frobisher Bay, assuré par *Northwest Territorial Airways*. Le 28 août, une liaison à horaire fixe, assurée par un avion *DASH-7* de *City Centre Airways*, a été autorisée entre l'aéroport de l'île de Toronto et l'aéroport international d'Ottawa et le Carpark Victoria de Montréal, et devrait commencer dans un délai de 18-mois. Cette liaison, je n'ai pas besoins de vous le rappeler, n'est pas encore en service.

En septembre, le comité a autorisé un service régulier entre points déterminés, assuré par un avion *DASH-7* de Time Air, desservant Lethbridge, Kelowna et Vancouver avec une période d'essai de trois ans, sans prise de passagers entre Kelowna et Vancouver. Il a également autorisé un service régulier, de même durée, entre Lethbridge et diverses localités du sud de la Colombie britannique, assuré par PWA, avec une escale obligatoire entre Lethbridge et Vancouver et sans de prise de passagers entre Lethbridge et Calgary. Appel a été interjeté de cette décision et le ministre a retiré l'autorisation de la liaison PWA et supprimé la limitation de trafic entre Kelowna-Vancouver imposé à Time Air.

Le 5 juin 1981, le comité a modifié le permis d'affrètement de Wardair, rendant permanent son permis d'affrètement intérieur et, le 8 décembre 1981, a autorisé une liaison aller-retour le même jour de CP Air sur la ligne Vancouver-Regina-Saskatoon-Toronto.

Je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions que les membres du comité voudront me poser.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benson.

Je vais commencer par donner la parole à M. Nowlan.

M. Nowlan: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur Benson, c'est un plaisir de vous revoir, vous ayant vu assis sur les bancs d'en face pendant de nombreuses années en tant que ministre de la Défense et ministre des Finances. J'ai plaisir à vous voir ici en qualité de président de la Commission canadienne des transports. Je comprends très bien les réserves que vous avez formulées sur votre rôle ici, à savoir que vous ne pouvez entrer dans le détail des dispositions du Livre blanc mais plutôt traiter du processus réglementaire et de la façon dont vous l'appliquez.

Vous avez mentionné que la CCT n'est pas tenue de suivre les instructions du ministre. Est-ce que cela vous pose des problèmes?

M. Benson: Cela ne nous en a pas causé par le passé sauf lorsque le gouvernement changeait les règles, alors que nous

[Texte]

mid-stream, where we make a decision and they change a decision, for good reasons perhaps, which in effect changes the policy as we have been told it was. And an example of this, I think, which is not a change I am criticizing or anything, was the committee's decision to allow CP to fly into Halifax and prohibit EPA from flying to Toronto, because that was a jump across somebody else's territory under the old game, and the government chose to change that. So it had changed the policy without stating what the entire new policy was going to be.

Mr. Nowlan: But as a former politician, in the finest sense of the word, you, I suppose, would be the first to agree with me that ultimately there should always be that opportunity for a political decision at a ministerial level to in effect override, within proper procedures, whatever a regulatory body is going to do.

Mr. Benson: Well, there has been a good deal of discussion on this matter and studies concerning it, whether or not individual decisions should be appealable or whether the committee, acting under direction, should be allowed to carry out its decisions without an appeal to the minister per se and perhaps an appeal only to the Governor in Council. There have been various opinions expressed on this matter.

Mr. Nowlan: What is your opinion on the former proposals to amend the National Transportation Act and Bill C-33 and Bill C-20—one in 1977 and the other in 1978, I am sure you are aware—which did not get passed? However, I believe we are going to have a policy direction or a a little more definition regarding this issue.

Mr. Benson: Well, I have stated my view, I think, before this committee previously on policy direction from the government. I think it is useful.

• 0955

I think the commission would find it useful to have policy direction from the government providing it is not a policy direction affecting a specific case before the commission. It would make the hearing process not very sensible if somebody goes to all the trouble to appear before the commission on an application, for example, and then the government steps in and says that this is a direction to the commission to decide this in such and such a way. That kind of direction one does not want, and I do not think the public wants it. I do not think even the government wants to do it. However, a matter of general policy decision that it is government policy to do this in such and such a manner in the airline business or in the railroads or in water transportation—we would welcome it.

Mr. Nowlan: In your Calgary speech, which has certainly been quoted here before, at the Conference on Regulation in Transition of November 11 to 13, 1981, you reviewed very interestingly, as far as I was concerned, the evolutionary development of in effect the CTC and the ATC in making policy. I put a quote to you from page 9:

... I do not see an entrenchment of the status quo with respect to the existing industry market structure such that each carrier's role will be precisely defined and limited, as

[Traduction]

prenions une décision et que le Gouvernement, pour des raisons qui lui étaient propres, modifiait la politique que nous tenions pour acquise. Un exemple d'une telle modification, que je ne critique en rien, s'est présenté lorsque le comité a décidé d'autoriser CP à desservir Halifax et d'interdire à EPA de desservir Toronto car cela constituait un empiètement sur le territoire d'une autre compagnie selon l'ancienne règle, et que le gouvernement a choisi de modifier cela. Il a donc modifié la politique existante sans dire quelle serait la nouvelle.

M. Nowlan: Mais en tant que vieux politicien, au meilleur sens du terme, j'imagine que vous serez le premier à admettre qu'il doit toujours subsister la possibilité de prendre des décisions à caractère politique au niveau ministériel et pouvoir déroger, selon les procédures reconnues, ce que fait un organisme réglementaire.

M. Benson: Cela a fait l'objet d'un long débat et d'études qui tournaient autour de la question de savoir si des décisions individuelles devaient pouvoir faire l'objet d'un appel ou si le comité, agissant selon des directives, devrait imposer des décisions sans recours possible auprès du ministre, avec peut-être seulement un appel auprès du Gouverneur en conseil. On a exprimé des avis divergents là-dessus.

M. Nowlan: Que pensez-vous des anciens projets de modification de la Loi nationale des transports et des Bills C-33 et C-10—l'un déposé en 1977 et l'autre en 1978 et que vous connaissez sans doute—et qui n'ont pas été adoptés? Je crois tout de même que nous allons avoir cette fois-ci une orientation politique un peu plus précise dans tout ce domaine.

M. Benson: Je vous ai déjà donné mon avis, je crois, sur l'orientation politique imprimée par le Gouvernement. Je la trouve utile.

La commission juge les directives gouvernementales utiles, à condition qu'elles ne portent pas sur un cas précis dont elle soit saisie. Cela nuirait au processus d'audience, si, alors qu'un requérant prend la peine de comparaître devant la commission au sujet d'une demande, le gouvernement intervient et donne instruction à la Commission de trancher de telle ou telle façon. Personne ne souhaite ce genre de directive, certainement pas le public. Je ne pense même pas que le Gouvernement le souhaite. Par contre, nous réservons un bon accueil aux décisions d'ordre général nous indiquant que la politique du Gouvernement est de faire telle ou telle chose dans le domaine des transports aériens, ou des chemins de fer, ou des transports maritimes.

M. Nowlan: Dans votre discours de Calgary, qui a été cité ici, prononcé à la conférence sur la réglementation qui s'est tenue du 11 au 13 novembre 1981, vous avez passé en revue, de manière très intéressante, l'évolution suivie par la CCT et le CTA en matière de formulation de la politique. Vous dites à la page 9:

Je ne considère pas une consécration du statu quo relativement à la structure actuelle du marché tel que le rôle de

[Text]

complementing the evolutionary development of the industry.

Mr. Lovink from the Department of Transport, who is the fellow who has the authorship title to the white paper that we are discussing, says that it is really fine-tuning the status quo. Other witnesses have said that it definitely does entrench, or enshrine or freeze—different adjectives have been used. Would you be a little concerned, from your perspective, if that type of paper actually led to entrenchment, or a restrictive entrenchment of a status quo?

Mr. Benson: To answer your question directly, I do not think we want an entrenchment of the status quo. What we have been trying to do in the Air Transport Committee, and I have stated publicly that I am very much in favour of this, is increase competition where it can effectively take place, which is basically across the southern part of Canada. Competition has been increased there and we have been increasing licences there and allowing people to fly more frequently. Even in the STOL case, where we went quite a long way to find that public convenience and necessity required another air service, we authorized that at the particular time.

The Chairman: Mr. Nowlan, I see a quorum here. Could I interrupt you for just a moment?

Mr. Nowlan: Okay.

The Chairman: We have a motion to put before the committee resulting from our last subcommittee on procedure and adjournment which agreed that we should ask for an extension from the House.

I have a motion here which reads as follows:

that the Chairman report to the House requesting an extension of the committee's Order of Reference relating to the Document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services)*, August, 1981 to Wednesday, April 7, 1982.

Mr. McDermid: I so move.

Motion agreed to.

The Chairman: I shall report to the House at the earliest opportunity.

I am sorry for the interruption, Mr. Nowlan.

Mr. Benson: Mr. Nowlan, I just left something out there. The committee also has been encouraging competition into northern Canada by allowing charters to fly on unit toll routes where there is a specific need for charter services.

Mr. Nowlan: You have mentioned a word that I wanted to come to in my next question. Any direction or review of the white paper on domestic policy that does not direct its attention to competition, charters, transborder or international traffic, is not going to be a very viable domestic air policy if those issues are not also addressed.

Mr. Benson: The only answer I can give to that question is that they are interrelated; there is no doubt.

[Translation]

chaque transporteur serait précisément défini et limité, comme utile au développement évolutif de l'industrie.

M. Lovink, du ministère des Transports, qui détient les droits d'auteur du Livre blanc dont nous débattons, affirme qu'il s'agit en fait d'un affinement du statu quo. D'autres témoins ont déclaré qu'il a effectivement pour effet de consacrer ou de geler la situation, selon les divers termes qui ont été lancés. Est-ce que, à votre point de vue, ce serait une mauvaise chose si ce Livre blanc menait à une consécration restrictive du statu quo?

M. Benson: Pour répondre à votre question directement, je ne souhaite pas une consécration du statu quo. Ce que le comité des transports aériens a essayé de faire, et j'ai dit publiquement que j'y étais favorable c'est d'accroître la concurrence là où elle est viable, c'est-à-dire principalement dans la partie sud du Canada. La concurrence y est accrue, nous avons accordé de nouveaux permis et autorisé des vols plus fréquents. Même dans le cas des ADAC, où il a été assez difficile de démontrer que la nécessité et la commodité du public exigeaient un autre service aérien, nous avons donné notre autorisation.

Le président: Monsieur Nowlan, je vois que nous avons un quorum. Puis-je vous interrompre quelques instants?

M. Nowlan: Bien.

Le président: Nous avons une motion à présenter au comité, à la suite de la dernière réunion du comité directeur lequel a convenu de demander une prolongation à la Chambre.

J'ai ici une motion qui dit:

que le président fasse rapport à la Chambre demandant une prolongation de l'ordre de renvoi du comité intéressant le document intitulé «projet de politique des transports aériens intérieurs (services à taux unitaire), août 1981» jusqu'au mercredi 7 avril 1982.

M. McDermid: Je propose la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Je ferai rapport à la Chambre à la première occasion.

Je suis désolé de cette interruption, monsieur Nowlan.

M. Benson: Monsieur Nowlan, j'ai oublié une chose. Le Comité a également encouragé la concurrence dans le nord du Canada en autorisant des vols affrétés sur des lignes à taux unitaire lorsque le besoin peut en être démontré.

M. Nowlan: J'allais y arriver. Tout examen du Livre blanc qui ne porte pas également sur la concurrence, à l'affrètement, les vols internationaux, ne produira pas une politique des transports intérieurs très viables.

M. Benson: La seule réponse que je puisse donner est que toutes ces questions sont liées. Il n'y a aucun doute.

[Texte]

• 1000

Mr. Nowlan: You are right. We have had evidence from Mr. Taylor and others and Mr. Gray of CP that strong trunk lines helped develop international markets and they are complementary. You would obviously agree with that; that they are interrelated.

Mr. Benson: Yes, there is an interrelation.

Mr. Nowlan: Again in your statement, in Calgary more than what you said here today, but just to follow that one step further, you certainly covered it in your speech very well, I thought, when you mentioned, I think the word was "fuzzy", that it was pretty fuzzy to maintain a distinction between charter carriers and scheduled carriers providing charter fares. Could you comment on that?

Mr. Benson: Yes. The charter rules have been eased greatly over the past number of years, particularly with the introduction of ABCs in 1978—I believe that is the correct date—

The Chairman: 1979.

Mr. Benson: —in 1978-79, and subsequent adjustments to charter-class fares on the scheduled airlines which are in direct competition with the charter service, of course. The fences are down to the point now that a charter simply requires the basic charter, 14-day pre-booking and a stay over Saturday night, with an allowance for a one-third top-off beyond that, so that once the charter has decided to fly he can fill up to two-thirds and then he can sell the remainder to anybody, any day.

Mr. Nowlan: Without getting involved in variations of service providing charter fares, ABCs or CCCFs, I like the old CCF thing and you might have even remembered that historically and politically; it is sort of an interesting commentary to have.

Mr. Benson: You are much older than I.

Mr. Nowlan: Well I do not look it, but at any rate we are both young at heart.

I found the quote I was looking for regarding the fuzziness in this relationship. You have more or less answered the question, but I just want to read it to you to get it on the record for the committee. On page 10 of the speech that I referred to, you state as follows:

Within this context of determining a series of reasonable policy guidelines, the commission is also working for something which would clarify the somewhat fuzzy relationship between unit toll and charter services. While I will discuss in a few moments the role of charter carriers more extensively in terms of their impact on prices, it would be remiss not to acknowledge their presence in the air travel marketplace, and not to equate the commission's approval of domestic advance booking charters with yet another facet of increased air carrier competition in Canada. Nevertheless, in terms of legitimate policy concerns, at present, in Canada the unit

[Traduction]

M. Nowlan: Vous avez raison. D'après les témoignages de M. Taylor et d'autres ainsi que ceux de M. Gray du CP, de bonnes lignes principales ont aidé au développement des marchés internationaux et elles sont complémentaires. Vous convenez vous aussi qu'il y a une interrelation entre ces lignes.

M. Benson: Oui, il y en a une.

M. Nowlan: Je reviens encore à votre déclaration de Calgary plutôt qu'à ce que vous avez dit aujourd'hui. À cet égard, pour aller un peu plus loin, je crois que vous avez bien évoqué la chose en utilisant le terme «flou», c'est-à-dire que la distinction entre les vols d'affrètement et les vols réguliers offrant des tarifs de vols nolisés était devenue floue. Pouvez-vous développer cela?

M. Benson: Oui. Les règlements relatifs aux vols d'affrètement ont été sensiblement assouplis au cours des dernières années particulièrement grâce à l'introduction des vols ABC en 1978—je crois bien que c'est la date exacte—

Le président: 1979.

M. Benson: ... en 1978-1979 et aussi grâce à d'autres modifications des tarifs de vols d'affrètement accordés sur les vols réguliers, qui sont en concurrence directe avec le service de vols nolisés, bien entendu. La distinction entre les deux est maintenant tellement insensible, qu'un vol d'affrètement exige simplement le tarif de vol nolisé, la réservation du billet 14 jours d'avance, et un séjour d'une nuit, avec la possibilité de remplir un tiers de l'appareil de passagers à tarif régulier. Cela permet donc à l'affruteur de remplir son appareil aux deux tiers de passagers ayant payé le tarif de vol d'affrètement et de vendre les autres sièges à n'importe qui, n'importe quand.

M. Nowlan: Sans entrer dans les détails relatifs aux variations entre les divers services offrant les tarifs d'affrètement, les ABC ou les CCCF... cela me rappelle le vieux CCF, dont vous vous souvenez peut-être; cela fait un rapprochement intéressant.

M. Benson: Vous êtes beaucoup plus âgé que moi.

M. Nowlan: Eh bien, cela ne paraît pas, mais quoi qu'il en soit, nous sommes tous les deux jeunes de coeur.

J'ai trouvé la citation que je cherchais au sujet du caractère flou de la distinction. Vous avez plus ou moins répondu à la question mais j'aimerais quand même vous lire ce passage afin qu'il soit consigné au procès-verbal du Comité. À la page 10 du discours que j'ai mentionné, vous déclarez, et je cite:

Dans ce contexte, où intervient l'établissement d'un ensemble de lignes directrices, la Commission recherche aussi des éléments qui lui permettraient de tirer au clair les relations quelque peu confuses qui existent entre les services à tarif unitaire et les services d'affrètement. Je traiterai plus à fond dans quelques moments du rôle des transporteurs assurant des services d'affrètement, au point de vue de l'incidence de ces services sur les prix, mais je m'en voudrais de ne pas reconnaître dès l'abord leur présence sur le marché du transport aérien et, de ne pas établir un parallèle entre le service des vols intérieurs d'affrètement avec réservation

[Text]

toll carriers continue to market scheduled discount fares, such as Skybus, which do not have advance booking and minimum stay requirements yet basically cater to the leisure travel market. As such, there is some question as to whether or not the maintenance of regulations that preserve a real distinction between conventional unit toll services and specialized services catering primarily to the leisure traveller still holds. This distinction is further blurred by the scheduled operations of charter carriers, such as Wardair, which can, under existing rules, carry up to one-third of their traffic without pre-booking. Any new policy should address these questions, or else the commission will have to resolve them.

So I gather from that statement and from what you have said here today, that certainly we, as a committee, even though the white paper is a little silent and say that charter should not be considered and transborder should not be considered and international should not be considered, we as a committee really if we are going to have any viable domestic air policy, we have to try to address that question, would you agree?

Mr. Benson: I simply say that they are interrelated, as I have indicated before.

Mr. Nowlan: Okay, I am almost out of time and if you cannot give me an answer here, I will come on the second round. Perhaps one of your officials could dig it up if you have the information, and frankly if you do not have it, I do not know who would have it, and this comes to the question of static markets. We have had a lot of evidence here that you cannot do this or that because you have a static market and, therefore, if you get more carriers in, you are not actually increasing the size of the pie; you are actually going to have smaller pieces of the static pie. I want to refer you to your ABC hearings—I will come to that perhaps in my second round. But could you tell me specifically if there are figures for Canada that tell us actually how many Canadians do fly, or have flown?

• 1005

Mr. Benson: Yes.

Mr. Nowlan: What are those figures?

Mr. Benson: I do not have the figures here—I have them here somewhere, probably. I will have them dug out for you. The scheduled-service revenue-passenger-miles, if you just want a few figures in front of you quickly, are these: In Air Canada, for example, scheduled-service revenue-passenger-

[Translation]

anticipée auquel la Commission a accordé son approbation et un autre aspect de l'accroissement de la concurrence que se livrent les transporteurs aériens au Canada. Quoi qu'il en soit, tout en s'en tenant aux règles de la politique en vigueur au Canada à l'heure actuelle, les transporteurs assurant des services à tarif unitaire continuent à accorder des tarifs de réduction sur les services réguliers, comme par exemple dans le cas du *Skybus*, sans imposer de conditions quant à la réservation anticipée ni à la durée minimum de séjour et tout en desservant essentiellement le marché des voyages d'agrément. En l'occurrence, la question se pose de savoir si le maintien de règlements qui garantissent une distinction réelle entre les services classiques à tarif unitaire et les services spécialisés visant principalement à offrir des voyages d'agrément vaut toujours. Cette distinction se trouve voilée davantage par les services réguliers qu'assurent les transporteurs offrant des vols d'affrètement, tels que Wardair, qui peuvent, aux termes des règles actuellement en vigueur, transporter jusqu'à concurrence du tiers de leur trafic sans recourir à la réservation anticipée. Toute nouvelle politique devrait tenir compte de ces questions; à défaut, il incombera à la Commission de les régler.

D'après cette citation et les propos que vous avez tenus ici aujourd'hui, j'en conclus que même si le Livre blanc est plutôt muet et qu'il dit qu'il ne faut pas considérer les vols d'affrètement, ni les vols de transbordement ni les vols internationaux, si notre Comité désire vraiment que nous soyons dotés d'une bonne politique en matière de transport aérien national, il faudra que nous nous penchions sur cette question; êtes-vous d'accord?

M. Benson: Je dirais simplement que les deux questions sont liées, comme je l'ai déjà indiqué.

M. Nowlan: C'est bien. Étant donné que mon temps de parole est presque écoulé et que vous ne pouvez me répondre tout de suite, je reviendrai là-dessus au second tour. Peut-être qu'un de vos collaborateurs pourra trouver les renseignements, et si vous ne les avez pas, je me demande bien qui peut les avoir. J'en arrive maintenant à la question des marchés statiques. D'après beaucoup de témoignages entendus ici, on ne peut faire ceci ou cela en raison de cette situation statique et par conséquent, si l'on augmentait le nombre de transporteurs, on n'augmenterait pas la taille du gâteau mais on découperait simplement en un plus grand nombre de morceaux. Au cours du second tour, j'aimerais peut-être aussi revenir sur la question des vols ABC. Auparavant cependant, pouvez-vous me dire si l'on dispose, au Canada, de statistiques montrant combien de Canadiens prennent l'avion ou l'ont déjà pris?

M. Benson: Oui.

M. Nowlan: Quels sont ces chiffres?

M. Benson: Je ne les ai pas ici mais quelque part, probablement. Je demanderai qu'on les retrouve pour vous. Si toutefois vous voulez avoir quelques données, j'en ai sur les recettes par milles-passagers sur les vols réguliers. Ainsi, à Air Canada, par exemple, les recettes par milles-passagers sur les vols réguliers

[Texte]

miles was 4,345,789,713 in 1978; in 1980 it had gone up to 5.5 billion. I will provide these figures for the record, if you like.

Mr. Nowlan: I would like that.

The Chairman: I would appreciate that, yes.

Mr. Nowlan: It would be interesting, but I am even more interested, Mr. Benson, in, in effect, transposing those figures into people. How many people do fly in Canada? We know we have—what?—24 million people.

Mr. Benson: We can get the figures on that.

Mr. Nowlan: I think that could be very germane, when we are talking about markets.

The Chairman: Yes, and if the figures are not available before the end of this session, they can simply be submitted to the Clerk and they will be available to members of the committee in that way.

Mr. Nowlan: I am hoping that you might have them before I come up in the second round.

Mr. Benson: We will try to get them as soon as possible.

Mr. Nowlan: Is my time over?

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: Okay, that is my time at this stage. I would like to be put down for the second round, Mr. Chairman. Thank you very much, we will explore some of this later.

The Chairman: Thank you.

Mr. Nowlan: What do you have there, Mr. Benson? Are those some figures that you were looking at?

Mr. Benson: This? I had the figures, I was looking at those. It also deals with ABC's, which are matching. But here I have a list of research reports available related to regulation and competition in the Canadian air-transport industry. It is quite a long list, which we are willing to supply to all members of the committee who wish to have them, and supplies are available for members of the committee to look at without—

The Chairman: Again, if we could have the list the Clerk could circulate it to members of the committee. Requests for the documents could go through the Clerk, so that we could have one order to the commission.

Mr. Nowlan: And could we append that as an appendix to these hearings?

The Chairman: Yes, if so ordered by the committee. Agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: It will be done. Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you.

[Traduction]

ont atteint 4 milliards, 345 millions, 789,713 en 1978; en 1980, elles avaient monté jusqu'à 5.5 milliards. Je vous fournirai ces données, si vous le voulez.

M. Nowlan: Oui, j'aimerais bien.

Le président: Je vous en serais reconnaissant, oui.

M. Nowlan: Ce serait intéressant, mais ce qui m'intéresse davantage, monsieur Benson, c'est qu'on puisse traduire ces chiffres en nombre de personnes. Combien y a-t-il de gens qui prennent l'avion au Canada? Nous savons que nous avons une population d'environ 24 millions.

M. Benson: Nous pouvons vous obtenir les statistiques là-dessus.

M. Nowlan: Ce serait très utile lorsque nous discutons des marchés.

Le président: Oui, et si les chiffres ne sont pas disponibles avant la fin de cette session, on pourra les fournir au greffier qui se chargera ensuite de les distribuer aux membres du Comité.

M. Nowlan: J'espère les avoir en main avant d'intervenir au second tour.

M. Benson: Nous allons nous efforcer de les obtenir le plus rapidement possible.

M. Nowlan: Mon temps de parole est-il écoulé?

Le président: Oui.

M. Nowlan: C'est bien. J'aimerais bien qu'on inscrive un second tour, monsieur le président. Merci beaucoup, nous développerons davantage ces questions plus tard.

Le président: Merci.

M. Nowlan: Qu'avez-vous en main, monsieur Benson? Est-ce que ce sont certaines de ces données?

M. Benson: Ceci? Il s'agit de renseignements au sujet de vols ABC qui correspondent aux autres chiffres que j'ai cités. J'ai toutefois aussi une liste de rapports de recherches ayant trait à la réglementation et à la concurrence dans l'industrie du transport aérien au Canada. C'est une très longue liste, que nous sommes disposés à fournir à tous les membres du comité qui souhaitent la voir, il y en a des exemplaires de disponibles...

Le président: Encore une fois, si vous me donnez la liste, le greffier pourrait la faire circuler aux membres du comité après quoi les demandes de documents pourront lui revenir et nous pourrions faire une commande auprès de la Commission.

M. Nowlan: Pouvons-nous aussi annexer ces documents au procès-verbal de la réunion?

Le président: Oui, si le comité désire qu'il en soit ainsi. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Qu'il en soit donc ainsi. Merci, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci.

[Text]

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, the most serious accusation, I think, that has been levied by any witness in this committee was made last week by a Canadian-born American by the name of Campbell, who is now the chief executive officer of an airline called Air Chicago. Basically, he said that you, as a federal government regulatory agency, having day-to-day affairs with Air Canada, which is a government-owned national trunk carrier, cannot possibly be independent, and that you would evidently be in a conflict of interest every time you dealt with any application of Air Canada. I would like to have your comments on that.

Mr. Benson: I would disagree entirely with him. I think he has the wrong view of how the Canadian government and the Canadian judicial process operates, if he made that kind of remark.

We consider every case that comes before us on its merits in air matters, and we make decisions that we think are in the public interest. There is an appeal from these decisions, in all cases, to the government with regard to matters of policy, and there is an appeal, of course, to the courts, as you well know, with regard to matters of fact.

I do not think because we are a regulatory agency appointed by the government, and Air Canada is owned by the government, any conflict arises whatsoever. Members of my commission are appointed for a fixed period of time and can only be removed for cause. That means that they cannot be removed at the whim of the government; there has to be a very serious reason for removing members of the commission. They operate quite independently. I can assure you that I find they operate independently as well. When they are making decisions they certainly do not take direction from me, let alone from the government per se.

• 1010

Mr. Deniger: Another accusation that was levelled, not as much at the CTC as at all transportation regulation agencies, is that it favours the producing interests versus the consumer interests. What would you say to that charge?

Mr. Benson: Well, I do not think it is true. I personally view the role of the commission as defending the public interest. We are there primarily to make sure the public is well-served.

We also have to make sure that the public is not caused a great deal of inconvenience because we grant licences to people who would provide a service for a short period of time and then collapse because the public has then become used to a service and the service disappears. But as far as our being connected with the airlines, or the railways, or anything else,

[Translation]

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

Monsieur Benson, l'accusation la plus sérieuse portée devant nous l'a été la semaine dernière par un Américain d'origine canadienne, M. Campbell, qui est maintenant le principal administrateur d'une compagnie aérienne appelée Air Chicago. Il nous a dit que votre Commission, en tant qu'organisme fédéral de réglementation ayant des contacts quotidiens avec Air Canada, qui se trouve être un transporteur national appartenant au Gouvernement, ne peut certainement pas être indépendant, et que vous êtes donc certainement en conflit d'intérêt chaque fois que vous êtes saisi d'une demande de la part d'Air Canada. J'aimerais connaître votre avis là-dessus.

M. Benson: Je ne suis pas du tout d'accord avec lui. Je crois qu'il a une mauvaise perception du fonctionnement du Gouvernement canadien et du système juridique canadien s'il a fait ce genre de remarque.

Nous étudions chaque dossier de transport aérien qui nous est soumis sur ses propres mérites, et nous prenons les décisions que nous estimons être de l'intérêt du public. Dans tous les cas dont nous sommes saisis, on peut faire appel des décisions auprès du Gouvernement lorsqu'il question de politique et, bien sûr, appel aux tribunaux lorsqu'il s'agit de questions de faits.

Je ne crois pas que parce que nous sommes un organisme de réglementation mis sur pied par le Gouvernement et que parce qu'Air Canada appartient à ce Gouvernement, qu'il y a le moindre conflit d'intérêt. Les membres de la Commission sont nommés pour une période déterminée et ne peuvent être renvoyés sans motif. Cela signifie qu'ils peuvent être démis de leurs fonctions selon le bon vouloir arbitraire du Gouvernement, il faut qu'il y ait des raisons très sérieuses pour qu'on le fasse. Ces membres fonctionnent aussi de façon très indépendante, je vous assure que c'est mon avis sur leur façon de travailler. Enfin, lorsqu'ils rendent des décisions, ils ne suivent certainement pas de directives de ma part, encore moins du Gouvernement.

M. Deniger: Une des autres accusations portées, pas tant à l'endroit de la Commission canadienne des transports qu'à celui de tous les organismes de réglementation, c'est que leur fonctionnement favorise les intérêts des producteurs par rapport à ceux des consommateurs. Qu'est-ce que vous avez à dire là-dessus?

M. Benson: Eh! bien, d'après moi ce n'est pas vrai. Je considère que le rôle de la Commission est justement de défendre les intérêts du public. Nous existons principalement pour veiller à ce que le public soit bien servi.

Nous devons aussi nous assurer qu'il doit être protégé contre la possibilité que nous accordions des permis à des gens qui offrent des services pendant une courte période après quoi ils s'effondrent car dans un tel cas, le public a souvent eu le temps de commencer à compter sur ces services. Toutefois, pour ce qui est de nos rapports avec les compagnies aériennes ou les

[Texte]

or in their pocket, I think if you talk to any of them they will dissuade you from that.

Mr. Deniger: It seems more and more that the Air Transport Committee of the CTC is involved in rate cases. In the past, by memory, the CTC Air Transport Committee did not have that many hearings whenever Air Canada raised their rates, et cetera. Now you seem to do it a lot more because there is opposition, basically by consumer groups, to increases in rates. The basic criterion, if I remember correctly, for an increase in rates is the term "reasonableness", is it not?

Mr. Benson: Yes.

Mr. Deniger: Is there any definition of reasonableness? What is a reasonable rate? Is it a rate that is necessarily above cost? Can a reasonable rate be below cost?

Mr. Benson: If one says reasonable, I have to say reasonable in the circumstances. I think that if one were looking at a specific business that was in a profit-making position, such as the railways are and some airlines to a small degree, and people like Bell Canada, one has to look at the rate of return that the investors in that particular business are getting on the money they put into it. Decisions have to be made on that basis—if we allow such-and-such a rate, will they be able to continue investment and continue carrying on service?

This has not applied so well to the airline industry where I would maintain that there has never been an adequate return for anyone who has invested in it until he has sold out. They only make money when they sell their business. Certainly the amount of profit the airlines have made in Canada does not provide anything like an adequate return on the capital invested. They would be far better off with that amount of capital, theoretically at least, invested in government bonds or even in a savings account in the bank. The rates applications we have generally had from airlines is just to keep up with breaking even, or to keep in business.

There really has not been that amount of pressure until recent years when people like the Consumers' Association of Canada have come forward and wanted to question and ask questions about increases or changes—and they have mostly been about increases—in rates by the airlines. We have welcomed this and we have had public hearings. It is absolutely in the public purview to see exactly what is happening.

Mr. Deniger: We had witnesses on Tuesday who gave us examples of a price war between New York and Miami. I guess the only example of a domestic price war we have had in Canada is between Montreal and Toronto where you have four

[Traduction]

chemins de fer ou quel qu'autre moyen de transport, ou encore le fait d'être le serviteur de leurs intérêts, je crois que si vous parlez aux représentants de ces services, on vous persuadera du contraire.

M. Deniger: Il semble que de plus en plus le Comité du transport aérien de la CCT soit saisi de questions de tarifs. Par le passé, il me semble que le Comité du transport aérien ne tenait pas tant d'audiences chaque fois qu'Air Canada haussait ses tarifs, etc. Or, il me semble que maintenant vous le faites beaucoup plus parce qu'il y a davantage d'opposition à cette augmentation des prix, principalement de la part de groupes de consommateurs. Si ma mémoire est bonne, la principale justification d'une majoration des tarifs est qu'elle soit «raisonnable», n'est-ce pas?

M. Benson: Oui.

M. Deniger: Existe-t-il une définition du caractère raisonnable des tarifs, qu'entend-on par cela? S'agit-il nécessairement d'un tarif supérieur au coût? Un tarif raisonnable peut-il être inférieur au coût?

M. Benson: Si l'on dit qu'il est raisonnable, il faut entendre par là, raisonnable compte tenu des circonstances. Je crois que si l'on examine une entreprise précise dont la situation est rentable comme les chemins de fer, Bell Canada, et dans une moindre mesure certaines compagnies aériennes, il faut tenir compte des bénéfices tirés par les investisseurs par rapport aux sommes qu'ils ont investies. C'est sur cela qu'il faut fonder les décisions, c'est-à-dire si nous permettons tels tarifs, les investissements seront-ils encore possibles et l'entreprise pourra-t-elle continuer à offrir ce service?

Or, cela ne s'applique pas aussi bien dans l'industrie du transport aérien car, d'après moi, personne n'y a jamais réussi à obtenir des bénéfices à moins qu'il n'ait vendu. En effet, dans ce domaine, on ne gagne de l'argent que lorsqu'on vend l'entreprise. Il est certain que les profits réalisés par les compagnies aériennes au Canada ne correspondent pas aux capitaux investis. En principe, on obtiendrait des gains bien supérieurs en plaçant cet argent sous forme d'obligations d'épargne gouvernementales ou même dans un compte d'épargne, à la banque. En général, les demandes de hausse de tarifs de la part des compagnies aériennes ne cherchent qu'à permettre d'atteindre le seuil de rentabilité, de permettre à l'entreprise de poursuivre ses activités.

Jusqu'à ces dernières années et jusqu'à ce que des groupes comme l'Association des consommateurs du Canada se manifestent et demandent à poser des questions au sujet des modifications—ou des augmentations, ce qui est le plus souvent le cas—des tarifs des compagnies aériennes, il n'y a pas eu tant de pressions exercées que cela. De toute manière, nous avons accueilli favorablement ces interventions et avons tenu des audiences publiques. Il est strictement du droit du public de voir ce qui se passe.

M. Deniger: Mardi, des témoins nous ont donné des exemples d'une guerre des prix qui s'est livrée sur le circuit New York-Miami. Par analogie, je crois que le seul exemple de cela qu'on puisse donner au Canada a eu lieu sur la liaison Mon-

[Text]

airlines competing with each other for one particular route, one particular market. I am curious as to your opinion on that price war. Obviously, the rates have gone down tremendously since then. In fact, the CTC have ordered Nordair to stop their deal or their throw-in of a Tilden rent-a-car for free. I am not sure if you have done the same with Quebecair's \$20- or \$30-coupon or credit at The Bay when one flew Montreal-Toronto.

Now, here is an example of competition where four airlines are competing on one route. The rates that they charged before were reasonable since, basically, you said they were reasonable. They have dropped the rates down. They must be reasonable since you have approved those rates, and it is cheaper for the consumer. What is your opinion of that? And also, how would you prevent companies like Nordair and Quebecair from throwing in a little added bonus if you fly with them?

• 1015

Mr. Benson: The reason basically is that we like to regulate air fare rates and we like to know what the rates are, and if you find people tossing in other things that are not related to air rates, we then have to go out and value what these are and transpose them back. If they came to us and said they want a lower rate Toronto-Montreal cut 20 bucks off it, or something like that, probably it would be approved. There is no doubt it would be approved. It is the fiddling around with fringe benefits on the outside that are very hard to evaluate that bothers us because we do not know what the rate is.

Mr. Deniger: Is that something you would do on your own to prevent that, or would you basically act on a complaint of another carrier who basically objected to an airline company giving that kind of a discount?

Mr. Benson: Perhaps I could allow Mr. Armstrong to answer this particular question because he dealt with the particular matter before the Air Transport Committee.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. M. D. Armstrong (Chairman, Air Transport Committee): Mr. Chairman, I was so busy worrying about the previous question that I was not paying full attention to the second.

Mr. Deniger: You can answer the previous one and I will try to remind you of what I said in the one after.

Mr. Armstrong: Well, I was mentioning to Mr. Benson that what an airline charges for carrying a passenger or for carrying freight, a pound of freight, should be in its tariff. Any charge which is made which does not appear in a tariff is an illegal charge. Our argument is that the tariff should state the rates and state the conditions of travel and what the customer is going to get for what he pays, and if he is going to get a free limousine at his destination, that is okay as long as it is in the tariff. But there is an argument between some of the airlines

[Translation]

tréal-Toronto, où il y a quatre compagnies aériennes qui se font concurrence sur un seul marché. Je voudrais savoir ce que vous pensez justement de cette guerre des prix. Il est manifeste que les tarifs ont considérablement diminué depuis lors. De fait, la CCT a ordonné à la Nordair de cesser d'offrir gratuitement une voiture de location Tilden. Toutefois, je ne suis pas certain que vous ayez fait la même chose au sujet du coupon ou de l'escompte de \$20 ou \$30 offert à la Baie lorsqu'on emprunte cette compagnie pour aller de Montréal à Toronto.

Il y a donc ici un exemple de concurrence entre quatre compagnies aériennes offrant des services sur le même marché. Or, les tarifs en vigueur auparavant étaient raisonnables puisque vous aviez estimé qu'il l'étaient. Depuis lors cependant, ils ont été réduits. Ils doivent être raisonnables puisque vous les avez approuvés et qu'ils sont moins élevés pour le consommateur. Que pensez-vous de cela? De plus, comment pouvez-vous empêcher des entreprises comme Nordair et Québecair d'offrir une prime si l'on décide de recourir à leurs services?

M. Benson: La principale raison à cela, c'est que nous aimons réglementer les tarifs aériens et connaître les tarifs, et si l'on se rend compte que certaines compagnies offrent autre chose qui n'a rien à voir avec les tarifs aériens, nous devons évaluer ces primes puis les transposer. Si l'on s'adresse à nous pour dire qu'on veut un tarif inférieur pour l'axe Toronto-Montréal, qu'on veut retrancher \$20 du tarif normal, ou quelque chose d'approchant, cette demande sera probablement approuvée, il n'y a même aucun doute qu'elle le sera. Toutefois, les avantages marginaux extérieurs à cela sont très difficiles à estimer et cela nous préoccupe car nous ne connaissons pas le tarif.

M. Deniger: Prendriez-vous vous-même l'initiative d'empêcher cela, ou donneriez-vous suite à une plainte émanant de l'autre transporteur s'opposant à ce qu'une autre compagnie aérienne offre ce genre d'escompte?

M. Benson: J'aimerais permettre à M. Armstrong de répondre à cette question car c'est lui qui a été chargé de cette question devant le Comité du transport aérien.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. M.D. Armstrong (président, comité du transport aérien): Monsieur le président, j'étais tellement préoccupé par la question précédente que je n'ai pas prêté suffisamment d'attention à la deuxième.

M. Deniger: Vous pouvez répondre à la précédente après quoi je vous rappellerai la deuxième.

M. Armstrong: Eh bien, je disais à M. Benson que ce qu'une compagnie aérienne exige en paiement pour le fait qu'elle transporte un passager ou du fret, une livre de fret, devrait être compris dans son tarif. Tout droit exigé qui ne figure pas dans le tarif est illégal. Nous maintenons que le tarif doit préciser les prix et préciser les conditions de voyage, c'est-à-dire préciser ce que le client obtiendra contre le paiement, et indiquer s'il obtiendra une limousine gratuite arrivé à destination, ce qui est acceptable à condition que cela fasse partie du tarif.

[Texte]

and ourselves as to whether in fact these give-away programs should be recognized as part of the payment, or non-payment, for the seat.

Mr. Benson: It is now before the federal court whether or not a give-away is a tariff item, as you may know.

Mr. Deniger: I think that would be a lot wiser, instead of trying to prevent things like that, to look at certain airlines that take full-page advertising of one destination to another destination when that applies to less than 1 per cent of the seat capacity. To me that borders on deceitful advertising. That to me is a lot worse than an airline basically that gives them a free car or a coupon for travel, and yet at the end the consumer has a little break, and that is all he wants.

Do I have some time left, Mr. Chairman?

The Chairman: You have two minutes left, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: I would like to know also who the one is who basically made the complaint on the Nordair. Did you take it on your own motion or did you act upon some carrier's complaint?

Mr. Benson: There was a complaint, and we think it was from CP Air but we are not sure. We will check that. I cannot verify that.

Mr. Deniger: Do I have time?

The Chairman: One more question, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Then I will make it a short one with a long answer. In your view as deregulator in Canada, can we have deregulation if a carrier is owned by the government and it competes with private enterprise?

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: I think that you can have deregulation in the sense that the government-owned enterprise can be in competition with private enterprise. In the railways you have, in effect, deregulation in rates because there is competition between CN, CP and truckers. And so I think that you do have... You have, you know, virtually no rate regulation on freight in Canada presently. I will leave out the Crows Nest—

Mr. Deniger: The rates have to be compensatory.

Mr. Benson: They have to be compensatory if somebody complains. We only act on a complaint. I would like to reserve judgment on whether or not every rate on the railway is compensatory.

[Traduction]

Cependant, certaines des compagnies aériennes ne sont pas d'accord avec nous quant à savoir si ces primes offertes doivent être reconnues comme faisant partie intégrante du paiement de la place.

M. Benson: Vous n'ignorez pas que la Cour fédérale est maintenant saisie de cette question à savoir si une prime fait partie intégrante du tarif.

M. Deniger: Plutôt que d'essayer d'empêcher de telles choses, je crois qu'il serait probablement beaucoup plus sage d'examiner ce que font certaines compagnies aériennes, c'est-à-dire celles qui annoncent à pleines pages dans les journaux certaines destinations alors que cela ne porte que sur 1 p. 100 des sièges disponibles. A mon avis, des cas comme celui-là relèvent presque de la publicité frauduleuse et cela me semble bien pire que le fait qu'une compagnie aérienne offre une voiture gratuite ou un escompte car en fin de compte, le consommateur est quelque peu avantage ainsi et c'est tout ce qu'il cherche.

Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur Deniger.

M. Deniger: J'aimerais également savoir qui s'est plaint au sujet de Nordair. Est-ce vous qui avez pris cette initiative ou est-ce à la suite de la plainte portée par quelqu'un d'autre?

M. Benson: Il y a effectivement eu une plainte, nous croyons qu'elle émane de CP Air mais n'en sommes pas certains. Nous vérifierons. Je ne suis pas en mesure de le faire moi-même.

M. Deniger: Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Pour une question de plus, monsieur Deniger.

M. Deniger: Alors elle sera brève mais elle exigera une longue réponse. A votre avis, en tant qu'organisme chargé de la déréglementation au Canada, pouvons-nous avoir déréglementation si un transporteur appartient au Gouvernement et s'il fait concurrence à l'entreprise privée?

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Je crois qu'on peut avoir déréglementation en ce sens que la société appartenant au Gouvernement peut être mise en concurrence avec l'entreprise privée. Dans les chemins de fer, la déréglementation des tarifs existe à cause de la concurrence entre CN, CP et le camionnage. Je crois donc qu'il y a... Vous savez, le transport des marchandises ne fait l'objet d'aucune réglementation au Canada à l'heure actuelle. Je vais laisser de côté la question du Pas du Nid-de-Corbeau...

M. Deniger: Les tarifs doivent être compensatoires.

M. Benson: Ils doivent être compensatoires si quelqu'un se plaint. Nous ne prenons de mesures que s'il y a eu plaintes. Je réserve mon jugement sur la question de savoir si tous les tarifs ferroviaires sont rentables.

The Chairman: Or collusionary.

Le président: Ou résultent de collusions.

[Text]

Mr. Benson: Well, if there is collusion I think we would like to know about it. We certainly would like to know and we would take action if there was collusion that made it prejudicial to the public interest.

Mr. Deniger: So there is no contradiction to have deregulation in a publicly-owned airline?

Mr. Benson: I see no reason why not, except that one gets into competition with treasuries if—

Mr. Deniger: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to comment on the previous question before I ask my first ones, on the matter of rates and their being compensatory. We will be doing some more looking into this as far as air fares are concerned, but I know in the case of railway rates, Mr. Benson mentioned that for shipments of potash the railways receive five, six times what the Crow rate is. They refuse to buy railway cars to ship potash. The potash mines have to buy or lease their own hopper cars, and yet, Section 264 of the Railway Act says that they shall provide suitable accommodation for all traffic offered, and it does not seem to be working. I suspect the same thing applies in some parts of Canada about suitable accommodation for traffic offered when it comes to air fares and whether or not they are compensatory.

Mr. Benson mentioned in his opening remarks the new routes or landing rights that have been awarded by the committee over the past year and a half or so. I want to raise with him the one that he mentioned, when he gave CP Air rights into Regina and Saskatoon and on to Toronto from Vancouver and vice-versa. I notice that there was some reference in your Calgary speech about public convenience and necessity being re-interpreted to mean public demand.

In the situation of the Vancouver-Regina-Toronto and Saskatoon-Toronto rights, I did not sense any great public demand, other than from CP Air and a few boys in the Chamber of Commerce. I wrote to the CTC opposing CP Air having any rights in Regina and Saskatoon—period; that if the committee were going to grant those rights, that you at least not grant them until such time as the capacity of the airport in Regina could handle it.

We outgrew that terminal building 10 years ago. A few years ago, you authorized PWA to go in there, and there is no place to put them. The timeframe we now get from the ministry is that it will be 1985-86 before the terminal is enlarged or there is a new terminal built. It is going to be damned inconvenient.

When CP Air lobbied me, they said, oh well, we will put up a temporary shelter for our customers. And I said, yes, and what about their having to walk through 40-below weather to get their luggage? But you went ahead and gave it to them anyway in a market that, I submit, is not big enough. When you awarded rights to PWA to go in there, Air Canada cancelled the flights out of Regina and Saskatoon to Toronto

[Translation]

M. Benson: S'il y a collusion, nous aimerions en être informés. S'il existait une collusion préjudiciable à l'intérêt public, nous prendrions des mesures.

M. Deniger: Ce n'est donc pas contradictoire de déréglementer une compagnie publique?

M. Benson: Je ne vois pas pourquoi ce le serait, sauf que . . .

M. Deniger: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Deniger. M. Benjamin a la parole.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur la question précédente avant de passer aux miennes, c'est-à-dire revenir sur les tarifs et leur rentabilité. Nous allons continuer à nous pencher sur les tarifs aériens mais, en ce qui concerne les chemins de fer, M. Benson a mentionné que les compagnies perçoivent cinq ou six fois les tarifs du Pas du Nid-du-Corbeau sur le transport de la potasse. Elle refuse d'acheter des wagons pour transporter la potasse. Les mines doivent les acheter elles-mêmes ou les louer et pourtant l'article 264 de la Loi sur les chemins de fer stipule qu'elles doivent offrir un matériel suffisant pour tout le fret transporté, ce qui ne paraît pas être le cas. J'ai l'impression que la même chose est vraie dans certaines régions du Canada en matière de transports aériens et de tarifs aériens.

M. Benson a mentionné dans ses remarques préliminaires les nouvelles lignes ou les nouveaux droits d'atterrissage que le Comité a accordés au cours des 18 derniers mois. J'aimerais revenir sur un exemple cité, celui des droits de desserte accordés à CP Air. Entre Regina et Saskatoon et entre Toronto et Vancouver. J'ai remarqué dans votre discours de Calgary que vous avez interprété la notion de «commodité et nécessité du public» comme signifiant la demande du public.

Dans le cas des lignes Vancouver-Regina-Toronto et Saskatoon-Toronto, je ne vois guère de demande du public, excepté celle de CP Air et de quelques types de la Chambre de commerce. J'ai écrit à la CCT pour m'opposer à l'octroi de droits sur Regina et Saskatoon à CP Air et que si le Comité devait les accorder, ce ne soit pas avant que l'aéroport de Regina ait la capacité de les recevoir.

Cela fait dix ans que ce terminal est trop petit. Vous avez autorisé PWA à s'y installer il y a quelques années et il n'y a pas de place. Le ministère nous dit maintenant qu'il faudra attendre 1985-1986 avant que le terminal ne soit agrandi ou qu'un nouveau ne soit construit. Cela va devenir extrêmement malcommode.

Lorsque CP Air s'est adressée à moi, la compagnie m'a dit qu'elle allait construire un bâtiment temporaire pour ses usagers. J'ai dit: «d'accord, mais ne vont-ils pas devoir traîner leurs valises dehors par moins 40?» Vous lui avez quand même donné l'autorisation dans un marché que je considère comme insuffisant. Lorsque vous avez accordé les droits à PWA, Air Canada a supprimé ses vols entre Regina et Saskatoon et

[Texte]

and return. We ended up having worse schedules, and some days fewer seats with two airlines than we had with one.

I just do not understand the reasoning for saturating a limited market with that many airlines which are just not going to provide the kind of services we had. All last summer, if you wanted to go to Ottawa, Montreal, or Halifax, you could not get out of Regina if you had to leave after 12 o'clock noon.

The Chairman: Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: Why would you persist—

The Chairman: Mr. Benjamin, would you relate that specific case to the general policy document we are studying, please.

Mr. Benjamin: Well, the policy document includes the authority of the awarding of routes and landing rights, and Mr. Benson is the one that mentioned all these routes in his opening remarks. I presume—

Mr. Benson: Mr. Chairman, I can perhaps deal with this rather expeditiously by saying that the Air Transport Committee makes decisions based on the facts in front of it. These decisions are subject to appeal, to the courts and to the Governor in Council, and these are the courses that are open. They are there and they are open for appeal. I have followed the policy before this committee, and I think it is the correct policy, of not commenting on decisions made by the committee of the commission. I do not think that someone who does not sit on a particular case who is appearing on a particular application can comment on the reasons for the decision in that application, any more than you could ask the county-court judge to give you his thinking in arriving at a decision to put somebody in jail for ten days.

• 1025

Mr. Benjamin: I hope, Mr. Chairman, that the Air Transport Commission will monitor schedules and fares and convenience and necessity in and out of these small and medium-sized cities, and I particularly refer to Regina and Saskatoon. It would be interesting if the committee would do a little research on what happened when PWA came in and watch what happens after CP comes in on top of that.

Mr. Benson: We will undertake to do that.

Mr. Benjamin: On page 3 of your brief you raise the issue of licensing the STOL service between Toronto-Montreal-Ottawa, and you licensed city centre Air Ontario to operate the service provided it used the Victoria Carpark in Montreal. It now appears the carrier cannot afford the cost of building the STOLport and relocating the hydro line which would cost \$7 million to \$30 million depending on whose estimates you use. What is the situation on that? Who is going to pay for it in Montreal? Is the air operator that you have licensed asking the federal government to do it, or the city, or are they going to put up the money? And also, who is going to pay for the tunnel to Toronto Island that the carrier says is needed?

[Traduction]

Toronto. Nous nous sommes retrouvés avec des horaires pires et, certains jours, une capacité moindre avec deux compagnies que nous n'en avions avec une seule.

Je ne vois absolument pas pourquoi on sature ainsi un marché limité avec tant de compagnies qui ne vont pas nous donner un service meilleur qu'auparavant. Tout l'été dernier, si l'on voulait se rendre à Ottawa, à Montréal ou à Halifax, il n'y avait pas de vol après midi au départ de Regina.

Le président: Monsieur Benjamin . . .

M. Benjamin: Pourquoi persistez-vous . . .

Le président: Monsieur Benjamin, voudriez-vous rattacher ce cas particulier au document de politique générale que nous étudions, s'il vous plaît.

M. Benjamin: Eh bien, le livre blanc traite du pouvoir d'octroyer des lignes et des droits d'atterrissage et M. Benson a lui-même mentionné toutes ces routes dans ses remarques préliminaires. Je présume . . .

M. Benson: Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre rapidement en disant que le Comité des transports aériens prend ses décisions sur la base des faits qui lui sont présentés. Ces décisions peuvent faire l'objet d'un appel auprès des tribunaux ou du Gouverneur en conseil, si bien qu'un recours existe. On peut faire appel. J'ai choisi—et cela me paraît plus convenable—de ne pas commenter les décisions prises par un des comités de la Commission. Je ne pense pas que quelqu'un qui n'a pas siégé au Comité lors d'une audition donnée puisse prétendre expliquer les motifs de la décision, pas plus que l'on ne pourrait demander à un juge de cour de comté d'exposer les raisons qui lui font mettre quelqu'un en prison pendant 10 jours.

M. Benjamin: J'espère, monsieur le président, que la Comité des transports aériens va vérifier les horaires et les tarifs et le service dispensé à ces villes petites et moyennes et je parle tout particulièrement de Regina et de Saskatoon. Il serait intéressant que le Comité fasse quelques recherches sur ce qui s'est produit lorsque PWA est arrivé et surveille ce qui arrivera lorsque CP s'y ajoutera.

M. Benson: Nous allons certainement le faire.

M. Benjamin: A la page 3 de votre mémoire vous soulevez la question du permis accordé aux vols ADAC entre Toronto-Montréal-Ottawa et vous avez autorisé Air Ontario à assurer cette desserte à condition qu'elle utilise le stationnement Victoria à Montréal. Il s'avère maintenant que le transporteur n'a pas les moyens de financer la construction de l'aérogare et le déplacement de la ligne de haute tension qui coûterait entre \$7 millions et \$30 millions, selon les estimations. Où en est la situation? Qui va payer ces dépenses à Montréal? Est-ce que le transporteur à qui vous avez donné le permis demandera au Gouvernement fédéral de payer, ou à la ville, ou bien va-t-il

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin, I am having difficulty here with relevancy. I would suggest that is the type of question that is more relevant on the estimates or when we have the CTC before us with their annual report.

Mr. Benjamin: Well, then, Mr. Chairman, you should have thrown out the whole opening remarks of Mr. Benson's because he is the one that raised these particular items, and I am asking him about them.

The Chairman: He raised them by way of example—

Mr. Benjamin: Of what they have been doing.

The Chairman:—of what the commission has done. But we do not have the commission here this morning to examine decisions the commission has made, we have them here to comment on the effects, as they see it, that the new policy proposal would have on their regulatory authority.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I hope I will get a letter from Mr. Benson about that STOL thing.

The Chairman: That is an appropriate means, I would think, yes.

Mr. Benjamin: And I would hope they would consider at least suspending that licence until those questions are answered and resolved.

On page 6 of your brief, you say that the most efficient way to move people by air is in large aircraft, and I agree with that; that is the most sensible way. But, for example, every day at 9.05 in the morning, a CP Air 737 and an Air Canada 727 leave Toronto for Winnipeg. Would it not be more efficient, economical and convenient if that was handled by one large aircraft?

Mr. Benson: This is a pertinent question, I think, in that when one allows competition on a route, it may mean that if there are two people flying that particular route they may have to move from a large aircraft to two smaller aircraft. The smaller aircraft are not as efficient if they were both full, but the factor of competition will also tend to keep the prices down so that they are competing with each other for the route. You are perhaps not moving people as cost efficiently as you could if you only had one carrier, but there again, you do have the competitive factor which tends to drive costs down on the other side.

Mr. Benjamin: You say that rate regulations require just and reasonable fares, and one of the results of competition is that small communities, isolated areas, very often have to pay more since there are a number of airlines operating. They cannot cross-subsidize from lucrative routes to routes on which they would lose money. Is there not some responsibility from CTC to enforce regulations in some areas? For example, it costs twice as much to fly Calm Air in northern Canada as it does to travel the same distance on Air Canada in southern Canada. Have you looked at that situation? What would you propose as a solution? Obviously, Calm Air cannot cross-subsidize from lucrative routes to non-paying routes, but people in

[Translation]

payer lui-même? De même, qui va payer le tunnel jusqu'à l'Île de Toronto que le transporteur juge nécessaire?

Le président: Monsieur Benjamin, je ne vois pas très bien la pertinence de vos questions. C'est le genre de question qu'il vaudrait mieux poser lors de l'étude du budget ou lors de la comparution de la CCT sur son rapport annuel.

M. Benjamin: Dans ce cas, monsieur le président, vous auriez dû déclarer irrécusable tout le discours d'ouverture de M. Benson car c'est là qu'il a mentionné ces points sur lesquels je l'interroge.

Le président: Il les a mentionnés à titre d'exemple . . .

M. Benjamin: De l'activité de la Commission.

Le président: . . . de ce que fait la commission. Mais nous ne l'avons pas convoqué ce matin pour examiner les décisions qu'elle a rendues mais plutôt pour nous parler des effets du projet de politique sur son pouvoir de réglementation.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'espère que M. Benson m'adressera une lettre concernant ce service ADAC.

Le président: Cela me paraîtrait le meilleur moyen.

M. Benjamin: J'espère qu'il envisagera au moins de suspendre ce permis jusqu'à ce que ces problèmes soient réglés.

A la page 6 du mémoire vous dites que le moyen de transport le plus efficace est l'avion et je suis d'accord avec vous. C'est le plus rationnel. Mais on voit, par exemple, chaque matin à 9h 05, un 737 de CP Air et un 727 d'Air Canada s'envoler de Toronto pour Winnipeg. Ne serait-ce pas plus efficace, économique et commode d'avoir un seul avion au lieu de 2?

M. Benson: C'est une question pertinente car, si l'on n'autorise la concurrence sur une ligne, cela signifie que les 2 compagnies qui la desservent vont devoir passer d'un gros avion à un plus petit. Deux petits avions ne sont pas aussi économiques qu'un gros mais le facteur de concurrence jouera également pour réduire les prix. Le degré d'efficacité n'est pas le même que si l'on avait qu'une seule compagnie mais le facteur de la concurrence tend à réduire les prix.

M. Benjamin: Vous dites que la réglementation tarifaire exige des tarifs justes et raisonnables mais l'un des résultats de la concurrence dans les petites localités, dans les régions isolées, est très souvent qu'il faut payer plus pour viabiliser plusieurs compagnies. Elles ne peuvent pas pratiquer l'interfinancement, consacrer les excédents d'une ligne pour couvrir le déficit du nôtre. La CCT n'a-t-elle pas pouvoir d'imposer des tarifs dans certaines régions? Par exemple, il en coûte deux fois plus cher de parcourir la même distance sur Calm Air dans le Nord du Canada que sur Air Canada dans le sud. Avez-vous examiné cette situation? Quelle solution proposez-vous? De toute évidence, Calm Air ne peut pas transférer les

[Texte]

the north are discriminated against because of where they happen to live, and they have to pay a lot more.

• 1030

Mr. Benson: The facts are there: they live further away; the traffic density is not there; the costs of operating in the north are higher and so the cost per passenger-mile is higher. That is a fact in operating that route.

We have done examinations with respect to cross-subsidization and it appears that in most areas in Canada the marginal costs, the variable costs, are covered by the charges to the passenger. Some areas, or some longer flights and some particular areas contribute more to the overhead than do other areas. That is a fact in the various airlines in Canada, so if that is cross-subsidization, there is that kind of cross-subsidization. But if one wants to decrease the costs of flying into the north by, for example, charging people in the south more to fly, this is a matter for the airlines to decide. But if you only had one airline and the government ran it, I suppose you could make that kind of governmental decision. Just the same as if you had no opposition, the government would have no problem making any kinds of decisions.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I submit that with the number of airlines we now have, it seems to me there can be a rationalization of routes and fares so that there is some equity for people, no matter where they live, both in service and what they have to pay.

If you are going to regulate the number of carriers on a route, and many of those routes cannot support competition, then do you feel that this committee has a responsibility to regulate rates and monitor them?

Mr. Benson: We do regulate rates and monitor them to a degree; we certainly monitor them. One of the things which I think I mentioned in my speech, or previously mentioned, is that one has to make sure that in areas of Canada where people have no other way of travelling, other than by air service, they do have air service. If you allow unlimited competition in there, you may get fly-by-nighters who fly in there for a period of time and then all of a sudden the people in that particular area would end up with no air service. So in a sense, there is a type of protection to make sure there is enough volume to support competition before you allow unlimited competition in. Although, as I mentioned previously, in the northern areas we have allowed and are continuing to allow charters to compete with scheduled service to permit lower fares for specific types of flying.

Mr. Benjamin: There is another point I wanted to raise, Mr. Chairman. When one branch of the CTC is considering a decision—let us say the Air Transport Committee is considering an application for a new service and the Rail Transport Committee is considering the implementation of a new service, which takes me back to the Toronto-Ottawa-Montreal thing again, and the national government has invested about \$110 million in new LRC trains to run that same route and a licence has been awarded for STOL service in addition to all the other

[Traduction]

profits de lignes bénéficiaires sur les lignes déficitaires mais cela revient à désavantager la population du nord qui doit payer beaucoup plus.

M. Benson: Les faits sont là: ils vivent dans des endroits isolés, où il n'y a pas de densité de trafic, où le coût de fonctionnement est plus élevé, ce qui entraîne un coût par passager-mille plus élevé. C'est une réalité inhérente à la route.

Nous avons fait des études sur l'interfinancement et il apparaît que dans la plupart des régions du Canada le coût marginal, le coût variable, est couvert par le prix des billets. Certaines régions, où certains vols longues distances contribuent davantage à couvrir les frais généraux que d'autres. C'est le cas dans la plupart des compagnies canadiennes et cela constitue, si vous voulez, un genre d'interfinancement. Si l'on veut diminuer le coût du transport dans le nord en faisant payer davantage les passagers du sud, c'est aux compagnies d'en décider. S'il n'y avait qu'une seule compagnie, et qu'elle soit publique, j'imagine que l'on pourrait prendre ce genre de décision politique. De la même façon, s'il n'existait pas d'opposition, le gouvernement pourrait décider de ce qu'il veut.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'estime qu'avec le nombre de compagnies que nous avons maintenant, il serait possible de rationaliser les lignes et les tarifs de façon à assurer une plus grande équité à tous, où que l'on vive.

Puisque vous réglementez le nombre de transporteurs sur une ligne, et beaucoup d'entre elles ne peuvent en faire vivre qu'une, ne trouvez-vous pas que le Comité a également la responsabilité de réglementer les tarifs et de les surveiller?

M. Benson: Nous réglementons les tarifs dans une certaine mesure et nous les surveillons certainement. L'une des choses que j'ai mentionnées dans mon discours est qu'il faut s'assurer que dans les régions du Canada où il n'existe pas d'autres moyens de transport la population dispose d'un service aérien. Si vous laissez s'y instaurer une concurrence sans limite, on pourrait voir s'y installer des compagnies éphémères qui risqueraient de disparaître d'un seul coup et de laisser la population démunie. Nous assurons donc une certaine protection afin de vérifier que le volume soit suffisant pour justifier la concurrence avant de l'autoriser. De même, ainsi que je l'ai mentionné, nous avons autorisé et continuons d'autoriser les compagnies d'affrètement à concurrencer des compagnies régulières, ce qui entraîne des tarifs plus bas pour certains types de vol.

M. Benjamin: Il y a un autre point que je voulais soulever, monsieur le président. Lorsqu'un élément de la CCT—disons le Comité des transports aériens—examine une demande de lignes nouvelles et que le Comité des transports ferroviaires examine la mise en place d'un nouveau service, ce qui me ramène encore une fois au couloir Toronto-Ottawa-Montréal, et que le gouvernement national a investi 110 millions de dollars dans des nouveaux trains rapides sur cette ligne et qu'un permis a été octroyé à une liaison ADAC en sus de

[Text]

air routes, in addition to the number of buses and in addition to the number of trains already running. Do you not find it somewhat conflicting that you will have two new additional services cutting each other's throats, and public investment in LRC trains of over a \$100 million is jeopardized? Does the rail committee and the air committee get together once in a while and sort out—

• 1035

Mr. Benson: Oh, they get together, but we do not determine the amount of government investment in LRC trains.

That is what competition is all about, you know; that if you have various methods of travelling, rail or air or bus, and they are in competition with each other, theoretically, at least, this is what is going to keep prices down. You may disagree that it does keep prices down; you may also say that the commission should be in a position to protect a government monopoly. That is not the purpose of the Canadian Transport Commission. Our basic purpose is to protect the consumer, and if lots of competition allows the consumer to move more reasonably, then I personally am in favour of that kind of competition.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. To begin with, I would like to ask the witness if he sees the need for a policy to specify roles for different categories of unit toll carriers the way it does: by drawing very clear walls between geographic regions, types of planes, and so on and so forth.

Mr. Benson: When I was requested to come here, I indicated that I did not wish to comment specifically on the government's policy in this regard, which is a matter for the government to determine. But one of the things that one finds in the airline business is that people get into the airline business and everybody wants to grow. It seems that a natural function of being in the airline business is that you want to be bigger and better. There are some businesses that do not want to; they are quite happy to be at a certain level of profitability, but that is quite a different discussion.

In Canada you get a lot of little airlines all wanting to become bigger airlines. They have the expectation, and every one of their decisions to invest has to know what their opportunities are going to be of utilizing that aircraft for various purposes. To that degree, I think the government has to say, well, we are going to allow so many airlines to fly nationally across Canada and invest in very high-priced equipment for that purpose; or else just say, to heck with the investor, let them invest if they want to invest, and if they go bankrupt that is okay. However, I am not sure the consumer is best served if there is no policy in that regard.

[Translation]

toutes les autres, en sus des autobus et des trains déjà en service, ne trouvez-vous pas qu'il y a conflit ici du fait qu'il y aura deux nouveaux services qui seront engagés dans une lutte très serrée et que les investissements publics de plus de \$100 millions accordés aux titres des trains LRC sont compromis? le Comité du transport par rail et le Comité du transport aérien se réunissent-ils de temps à autre pour tirer au clair . . .

M. Benson: Oh, ils se réunissent, mais nous ne déterminons pas quels seront les crédits que le Gouvernement consentira aux trains LRC

Vous savez, la concurrence c'est justement cela. Si on dispose de divers moyens de transport, les chemins de fer, le transport aérien, l'autobus et si ces derniers sont en concurrence les uns avec les autres, en principe, c'est ce qui permet de garder les prix à un niveau modéré. Vous n'êtes peut-être pas d'accord avec cela et vous êtes peut-être aussi d'avis que la Commission va être en mesure de protéger un monopole du Gouvernement. Ce n'est toutefois pas l'objectif poursuivi par la Commission canadienne des Transports. en effet, nous cherchons d'abord à protéger le consommateur et si une concurrence très poussée permet à ce dernier d'emprunter des moyens de transport à des tarifs plus raisonnables, alors pour ma part, je suis favorable à ce genre de concurrence.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. Pour commencer, j'aimerais que notre témoin nous dise si d'après lui, il est nécessaire qu'une politique précise les diverses catégories de service à taux unitaire en établissant des distinctions très nettes entre les régions géographiques, le genre d'appareils, etc.

M. Benson: Lorsqu'on m'a demandé de venir témoigner, j'ai annoncé que je ne désirais pas faire d'observations précises sur la politique du Gouvernement à cet égard car c'est à lui qu'il incombe de l'établir. Cela dit, on remarque dans le domaine aérien que ceux qui s'y lancent veulent croître comme tous les autres. Il semble même que dès que l'on oeuvre dans le domaine du transport aérien, on veuille prendre de l'ampleur et offrir de meilleurs services. Par ailleurs, il existe d'autres entreprises où on ne le souhaite pas, où on se satisfait d'avoir atteint un certain niveau de rentabilité, mais c'est tout à fait une autre question.

Au Canada, il y a beaucoup de petites compagnies aériennes qui veulent s'étendre davantage, elles s'attendent à cela et chacune de leurs décisions en matière d'investissement doit être fondée sur la connaissance de leurs possibilités d'utiliser tel appareil à des fins diverses. Dans la mesure où c'est ainsi, je crois que le Gouvernement doit dire qu'il permettra à tant de compagnies aériennes d'avoir des vols nationaux, transcontinentaux et partant d'investir dans du matériel très coûteux à cette fin; par ailleurs, il peut aussi ne pas tenir compte de l'investisseur, laisser l'entreprise investir si elle le souhaite sans se soucier cependant de la possibilité qu'elle fasse faillite.

[Texte]

Mr. Corbin: I am not quite asking you, Mr. Benson, to speak from a commission point of view, but to give your personal reflections in a general way in terms of philosophizing on the approach being taken. I do not think that would be held against you by anyone, including the government.

On the one hand, your main pre-occupation as a commission is, in the final analysis, to take into account public convenience and necessity, present and future. On the other hand, you must take into account, on a daily basis, factors such as what the market can bear. You said a few moments ago that everybody wants to grow; does not everybody in fact grow on the basis of what the market can bear? And in those terms, is it fair for anyone to put up fences that limit natural growth, or that would have the effect of fencing groups of transporters, regionals and locals, into these artificial boundaries?

Again, just your personal reflections.

Mr. Benson: It is a matter of opinion as to what sort of disruptive effect it would have on the market as a whole, and whether ultimately the customer would be better-served. You have in the United States, for example, a move towards deregulation, and it was a very quick move. We had moved much further prior to the recent action in the United States towards deregulating in Canada than the United States had moved. We had moved gradually and much further than they had.

• 1040

The ultimate effect of that on service to the public in the United States is not determined, I would maintain, at the present time. All I have to go on is what I read: that some of the smaller places in the United States are served not as well as they were before; some of the airlines may well go out of business, and people will once again be captives of the larger groups of airlines. So this is a matter that is still open.

Canada, again, is quite a different market from the United States with respect to deregulation. We really only have, in major traffic points in Canada—here I am talking about really large volume traffic points, Montreal, Toronto, Winnipeg to a lesser degree, Calgary, Edmonton, Vancouver; these are the big points in Canada; of course I am not trying to say that Halifax is less important or anything like that, but I am talking about volume of traffic only—

An hon. Member: Central Canadian mentality.

Mr. Benson: I am talking about volume of traffic only here—whereas in the United States there are just dozens and dozens of cities of comparable size in traffic volume to these. So it is quite a different kind of market.

[Traduction]

Toutefois, je ne suis pas certain que le consommateur soit mieux servi s'il n'existe aucune politique à cet égard.

M. Corbin: Maintenant, monsieur Benson, je ne vous demande pas tant de vous exprimer en tant que membre de la Commission, mais de me donner votre avis personnel, vos idées personnelles. Je ne crois pas que quiconque puisse vous le reprocher, y compris le Gouvernement.

D'une part, votre principale préoccupation en tant que Commission, c'est de tenir compte des besoins présents et futurs du public ainsi que de la commodité des services qui lui sont offerts. D'autre part, vous devez aussi prendre en ligne de compte des facteurs comme les possibilités du marché, et ce, sur une base quotidienne. Vous venez de dire que tout le monde veut croître, or, n'est-ce pas ce qui se passe en fonction des possibilités du marché? A cet égard donc, est-il juste qu'on prenne des moyens pour empêcher cette croissance naturelle ou qu'on enferme certains groupes de transporteurs, les régionaux et les locaux dans des frontières artificielles?

Encore une fois, je précise que j'aimerais votre avis personnel là-dessus.

M. Benson: On peut se demander quel genre de répercussions excessives cela pourrait avoir sur l'ensemble du marché et si, en fin de compte, le client serait mieux servi si l'on n'intervenait pas. Vous avez remarqué qu'aux États-Unis par exemple, on a pris de très rapides mesures de déréglementation. Chez nous, nous avons amorcé cette déréglementation bien avant les initiatives prises aux États-Unis mais nous avons agi plus progressivement et sommes allés plus loin que nos voisins du Sud.

Quand aux répercussions de la déréglementation sur le service au public aux États-Unis, à mon avis, elles ne sont pas tout à fait connues à l'heure actuelle. Je n'ai que certains documents comme source de renseignements et j'y lis que certaines petites localités des États-Unis sont moins bien desservies qu'auparavant, que certaines des compagnies aériennes feront peut-être faillite et que les gens seront encore entre les mains des plus grandes sociétés aériennes. Le débat est donc encore ouvert.

Je le répète, le Canada est un marché tout à fait différent de celui des États-Unis en matière de déréglementation. En fait de principaux noeuds de trafic aérien, je songe ici aux aéroports vraiment grands, il n'y a vraiment que Montréal, Toronto, Winnipeg et à un moindre degré Calgary, Edmonton et Vancouver. Ce sont les principaux centres du Canada, pour ce qui est du volume aérien. Bien entendu, je n'entends pas par là qu'Halifax est moins important mais je parlais uniquement du volume du trafic.

Une voix: C'est la mentalité du centre du Canada.

M. Benson: Je parlais uniquement de la question du volume du trafic alors qu'aux États-Unis, il y a des douzaines et des douzaines de villes où les aéroports font affaire à des volumes de trafic aussi élevés. Le marché donc est sensiblement différent.

[Text]

Mr. Corbin: We gathered from some of our American witnesses earlier this week, and certainly I did in private conversation, that the problem of deregulation there is that they are locked into a phasing process that they cannot or will not change at this stage.

In Canada we take a more cautious approach in terms of the timing of the process, certainly, but the Americans are in the conundrum they are in now because of the way they phased the whole process, very fixed dates and so on, and nobody dares touch that until they get a better overview of what actually has taken place.

In any case, Mr. Benson, I would like to ask you—again in a general way, you may philosophize if you wish: I understood you to state that the policy does not provide clear guidance on charters and that you would like to see this area cleared up. Otherwise, as I understand you, and I hope I am not misquoting or misconstruing what you said, if that aspect is not cleared up then the CTC would have to take its own initiative in that particular area.

I appreciate that you may be a little reluctant to comment on it, but it would be useful for this committee to get your views.

Mr. Benson: There is, as I previously mentioned, an interrelationship between charter traffic and unit toll service. Barriers were established in 1978 and put into effect in 1979 with respect to the ABCs, which at that particular point we thought were reasonable. These barriers have been eliminated to some degree, mainly through action taken by the government, but also through actions taken by the CTC, and we believe the distinction between charter and unit toll service now is very, very slight.

It is a matter that needs to be examined. If you are going to have a charter service and a unit toll service, then there really needs to be some distinction.

Mr. Corbin: So the policy proposals should come out—

Mr. Benson: The policy does not deal with charters. In answer to Mr. Nowlan's question I simply said that of course it is interrelated; charter service is interrelated, as is international service; it has to be. It is all a matter of—

Mr. Corbin: But the fact remains that when you look at one aspect of it, you cannot ignore the—

Mr. Benson: No. In your consideration of one aspect, even if you are only going to deal with that one aspect, you certainly have to bear in mind the effect on the other airlines.

[Translation]

M. Corbin: D'après les propos de certains de nos témoins américains que nous avons entendu cette semaine et certainement d'après leurs conversations privées, le problème de la déréglementation là-bas se traduit par le passage d'une étape transitoire et pendant cette étape, on ne peut ou ne veut pas modifier les choses.

Au Canada, nous sommes plus prudents pour ce qui est du choix du moment où le processus se déroulera mais si les Américains se retrouvent dans les difficultés qu'ils connaissent à l'heure actuelle, c'est à cause de la façon dont ils ont établi les étapes du processus, à des dates très précises et du fait que personne n'ose les modifier avant que l'on ait une meilleure idée de ce qui s'est passé.

Quoi qu'il en soit, monsieur Benson, j'aimerais vous demander de nouveau ce qu'est votre attitude à cet égard, et n'ayez pas peur de vous lancer dans des considérations plus abstraites. Si je vous ai bien compris, d'après vous, la politique ne donne pas de directive précise en matière d'affrètement alors que vous aimeriez que ce domaine soit éclairci. Autrement, et j'espère encore vous avoir bien compris, si l'on ne tire pas cet aspect au clair, alors la CCT devra prendre ses propres initiatives à cette fin.

Je comprends que vous hésitez à vous prononcer mais il nous serait fort utile de connaître vos idées là-dessus.

M. Benson: Comme je l'ai déjà mentionné, il existe des relations entre le service d'affrètement et le service à taux unitaire. Des limites ont été établies en 1978 et mises en vigueur en 1979 en ce qui a trait aux vols ABC, et à l'époque on estimait que cela était raisonnable. Ces cloisons ont été quelque peu effacées, principalement en raison des mesures prises par le Gouvernement mais également à cause d'initiatives prises par la CCT avec pour résultat qu'à l'heure actuelle, la distinction entre les services d'affrètement et les services à taux unitaire est très, très mince.

C'est une question qu'il est nécessaire d'étudier. Si l'on veut garder des services d'affrètement et des services à taux unitaire, alors il faut vraiment qu'il y ait une distinction entre les deux.

M. Corbin: Par conséquent, les propositions en matière de politique doivent être tirées...

M. Benson: La politique ne porte pas sur les services d'affrètement. En réponse à la question posée par M. Nowlan, j'ai simplement répondu que bien entendu ces services sont liés entre eux, les services d'affrètement comme d'ailleurs le service international car il faut que les choses soient ainsi. C'est une question de...

M. Corbin: Il demeure néanmoins que lorsque l'on ne regarde qu'un aspect de la chose, on ne peut pas ne pas remarquer que...

M. Benson: Non. Lorsque l'on étudie qu'un aspect, même si l'on se limite à ce dernier, il faut certainement tenir compte des répercussions que cela aura sur les autres transporteurs aériens.

[*Texte*]

Mr. Corbin: You do not operate in a vacuum.

Mr. Benson: No, of course not.

The Chairman: Two minutes.

Mr. Corbin: Two minutes. More generally, Mr. Benson, on the issue of information data that is available to you, what internal procedures or processes do you have to ensure that you possess adequate information before reaching a decision on any particular matter? I may ask, as a corollary to that, do you sometimes make decisions knowing full well that you lack information and yet you go ahead and do make a decision?

• 1045

Mr. Benson: Not to avoid the question, but to put it to a person who has to make these decisions every week, I will ask Mr. Armstrong to answer this question.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, I think the simple answer to the question is that any information we want we can get and usually do get. In respect of an application bearing on licensing, the committee has issued very clear guidelines to applicants on how they should set up their application and what information they should submit.

The first thing that happens to that application when we receive it is that it is vetted to see if it is in reasonable compliance with our guidelines. If there are plain mistakes or there are deficiencies or anomalies, the examiner gets back to the applicant and asks him to clarify. If we think there is information lacking, we ask for that and we go through the whole process. We are satisfied, by the time we come to make the decision, that we have the information we require.

Mr. Corbin: So what you are, in effect, telling me is that there are in fact no situations in which commissioners or staff identify a need for information that you are unable to obtain from the air carriers. You do get everything you want.

Mr. Armstrong: You are asking a very black and white question. Obviously, we do not always get exactly what we want or everything we want; but, before we make a decision, there is an implication—and I accept it—that we feel we have adequate information on which to proceed.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

I will now call on Mr. McDermid. Following Mr. McDermid's ten minutes, we will take a brief recess and then proceed with the questioning. Mr. McDermid, please.

[*Traduction*]

M. Corbin: Vous ne fonctionnez pas dans le vide.

M. Benson: Non, évidemment pas.

Le président: Deux minutes.

M. Corbin: Deux minutes. Plus généralement, monsieur Benson, au sujet des renseignements qui vous sont disponibles, par quelle procédure ou processus interne devez-vous passer pour vous assurer que vous avez bien en main suffisamment de renseignements avant d'arriver à une décision sur une question précise? A titre corollaire, puis-je vous demander si parfois vous prenez des décisions tout en sachant bien que vous n'avez pas obtenu tous les renseignements et malgré cela vous rendez quand même votre décision?

M. Benson: Ce n'est pas que je veuille éviter la question mais j'aimerais qu'on la pose à quelqu'un qui doit prendre ces décisions toute la semaine; je vais donc demander à M. Armstrong de répondre.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Monsieur le président, je crois qu'on peut répondre que nous obtenons d'habitude tous les renseignements que nous voulons. Pour ce qui est d'une demande de permis, le comité a émis des lignes directrices très claires aux requérants sur la façon dont ils doivent formuler leur demande et sur le genre de renseignements qu'ils doivent nous soumettre.

Lorsque nous recevons une demande, la première chose que nous faisons, c'est de vérifier si elle se conforme suffisamment à la ligne directrice, ce qui la rend acceptable comme demande. Si elle comporte des erreurs flagrantes ou des carences ou encore des anomalies, celui qui l'a examiné la renvoie au requérant et lui demande de corriger la situation. Si nous estimons qu'il manque certains renseignements, nous les demandons et nous passons par le processus complet. Par conséquent, lorsque le temps est venu de prendre la décision, nous sommes convaincus de disposer de tous les renseignements dont nous avons besoin.

M. Corbin: Par conséquent, vous êtes d'avis qu'il n'existe pas des situations où des membres de votre personnel se rendent compte que vous devez obtenir davantage de précisions et que les transporteurs aériens ne vous les fournissent pas. Vous obtenez donc tout ce que vous voulez.

M. Armstrong: Vous me posez une question très tranchée. Or, il est certain que nous n'obtenons pas toujours précisément ce que nous voulons ni tout ce que nous demandons. Toutefois, avant de prendre une décision, il est entendu que nous estimons avoir reçu suffisamment de renseignements pour nous permettre de nous prononcer sur le dossier, chose que j'accepte.

M. Corbin: Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Corbin.

La parole est maintenant à M. McDermid pendant 10 minutes. Nous ferons ensuite une brève pause puis reprendrons les questions. Monsieur McDermid, à vous la parole.

[Text]

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, gentlemen, I have just a couple of comments. Mr. Benson, I was interested in the comment you made that the frustrating part of working with the CTC is that the rules be changed in mid-stream, causing confusion for the commission. I believe that is what you said; that, when the policy changes in mid-stream, it causes you a great deal of difficulty.

Mr. Benson: If they are important, we would rather have somebody come out and say what the policy is. If it is being changed, tell us.

Mr. McDermid: Do you find Section 64 of the National Transportation Act, which allows Governor in Council to change any decision you make, a frustrating aspect of your job?

Mr. Benson: No, it really has not been that frustrating. The number of changes that have been made by Order in Council are not great. We have statistics in our annual report showing the number of appeals to the minister and to the Governor in Council and the number that are granted.

I think one of the problems caused by appeals to the minister and the Governor in Council is the present ease with which people can make these decisions. If I were an applicant and were turned down by the commission, I would automatically appeal to the Governor in Council. It does not cost you anything and you have another kick at the cat. However, it certainly must be frustrating to the government per se, for a group of people who have a wide divergency of other interests, to have to deal with this particular matter after it has already been dealt with through a thorough investigation.

I think there is a problem with regard to ease of appeal to the Governor in Council.

The Chairman: May I interrupt, Mr. McDermid, to put a supplementary? I will not take it from your time. I just wanted to ask the chairman of the commission if he has in his annual report as well statistics indicating the number of appeals made to the minister or the Governor in Council that are actually granted—

Mr. Benson: Yes, sir.

The Chairman: —relative to the number made.

Mr. Benson: Yes, I think it is in there. It is in there. I will check; I am sure it is.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benson: The number of decisions which were appealed to the minister and the Governor in Council is in there and the disposition—I read it yesterday—with respect to those that were appeals to the minister is in there. I am sure the Governor in Council is in there, too, but I will just check.

[Translation]

M. McDermid: Merci monsieur le président.

Monsieur Benson, messieurs, j'ai quelques observations à faire. Monsieur Benson, j'ai été intéressé par votre remarque selon laquelle ce qu'il y a de difficile lorsqu'on travaille à la CCT, c'est que les règlements sont parfois modifiés au cours d'un processus, ce qui cause de la confusion à la Commission. Je crois bien que c'est ce que vous avez dit; lorsqu'on modifie la politique alors que vous êtes engagés dans les travaux, cela vous occasionne beaucoup de difficultés.

M. Benson: S'il s'agit de quelque chose d'important, nous préférons que quelqu'un nous précise la politique et si on la modifie, qu'on nous en avise aussi.

M. McDermid: Estimez-vous l'article 64 de la Loi nationale sur les transports, qui permet au Gouverneur en conseil de modifier n'importe quelle décision rendue par vous, préjudiciable à votre travail?

M. Benson: Non, les choses n'ont pas été si difficiles que cela. Le nombre de modifications effectuées au moyen d'un décret n'est pas élevé. Nous disposons d'ailleurs des statistiques de notre rapport annuel indiquant le nombre d'appels interjetés auprès du Ministre et du Gouverneur en conseil ainsi que le nombre de ceux qui ont été confirmés.

L'un des problèmes causés par des appels interjetés auprès du Ministre et du Gouverneur en conseil, c'est qu'à l'heure actuelle, il est facile de le faire. Si j'étais requérant et si la Commission refusait ma demande, je ferais automatiquement appel auprès du Gouverneur en conseil. Cela ne coûte rien et nous donne une autre chance de nous faire entendre. Toutefois, il doit certainement être irritant pour le Gouvernement, pour un groupe de gens qui ont des intérêts très divers, de devoir être saisis d'une question très précise une fois qu'elle a déjà fait l'objet d'un examen poussé.

Il y a donc un problème en ce qui a trait à la facilité avec laquelle on peut faire appel au Gouverneur en conseil.

Le président: Monsieur McDermid, me permettez-vous d'interrompre pour poser une question supplémentaire? Je ne retrancherai pas le temps que je prends de votre temps de parole à vous. Je voulais simplement demander au président de la Commission si son rapport annuel comporte des statistiques indiquant le nombre d'appels logés auprès du Ministre et du Gouverneur en conseil et le nombre d'appels accordés...

M. Benson: Oui, monsieur le président.

Le président: ... par rapport au nombre d'appels.

M. Benson: Oui, je crois qu'elles y sont, je vérifierai, je suis même persuadé qu'elles y sont.

Le président: Merci.

M. Benson: Le nombre de décisions ayant fait l'objet d'un appel au Ministre et au Gouverneur en conseil figure dans ce document ainsi que les résultats des appels logés auprès du Ministre car je les ai vus hier. Je suis certain qu'on trouve également les renseignements au sujet du Gouverneur en conseil mais je vérifierai.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

The Chairman: Thank you.

Mr. McDermid: So what you are recommending then, Mr. Benson, would be some type of monetary requirement or the like to make it a little more difficult, to make the appeal a sincere appeal? Is that what you are saying, rather than a frivolous appeal?

Mr. Benson: I think in any appeal procedure one has to make sure the appeal is serious. There have been studies with respect to this and, as you know, there are recommendations with regard to regulatory tribunals and whether or not appeals should be allowed. The government, as I understand it, is presently considering this whole matter.

Mr. McDermid: What about timing? Are there any requirements now regarding, first, how soon after a decision of the CTC is made an appeal must be made to cabinet? And secondly, is there anything that says how soon the cabinet has to make a decision on that appeal?

Mr. Benson: Speaking for air, appeals to the minister must be made within 30 days. There is no time limit on appeals to the cabinet. There is no time limit on how soon they have to answer.

Mr. McDermid: On results. Okay. Do you think there should be? Do you think a time stipulation . . . ? I am looking back to the CP Air application for Toronto-Halifax which was made by the CTC, I believe, in April, April or May—I am not sure. It was in the spring, anyway. And a decision came down in July by the order in council for EPA to get that route.

I am not arguing the pros and cons of the case, Mr. Chairman, I am just setting it up as an example. CP Air, four months after CTC made their decision on their application, had started putting stations in and started transferring staff, had started . . . you know. Then all of a sudden this decision came down from cabinet four or five months later. Do you think, first of all, that is fair to an airline who has applied and who has been granted by you? And there he sits.

Now, does he buy his equipment or does he not? Does he set up his stations, or does he not? Does he print schedules, or does he not? Or does he sit around and wait till the cabinet makes up their mind to come down with a decision, or the minister? Do you think there should be a time limit in there for a decision to be made to make it fair for the applicant?

Mr. Benson: I certainly would agree with you that in certain instances it can be very costly to the applicant to have to proceed on the assumption that a decision is not going to be reversed, and then it is reversed. The number of times that has happened is not very many, but certainly one should consider whether or not there should be a limitation for the appeal process to be dealt with. I think that happens in every case, but of course the same thing happens in the courts generally as well. And one has to recognize, I think, that there are a large

Le président: Merci.

M. McDermid: Vous recommandez donc, monsieur Benson, une sorte d'exigence monétaire qui rendrait cela un peu plus difficile, de sorte que l'appel serait vraiment sincère?

M. Benson: Comme dans n'importe quelle procédure d'appel, il faut s'assurer que l'appel est sérieux. Des études ont été faites à ce sujet et, comme vous le savez, certains recommandent, et d'autres non, que les tribunaux de réglementation acceptent ces appels. Je crois que le gouvernement est en train d'étudier toute la question.

M. McDermid: Et les délais? Doit-on interjeter appel d'une décision de la CCT auprès du Cabinet en respectant certains délais? Deuxièmement, le Cabinet est-il tenu de répondre à l'appel en question dans certains délais?

M. Benson: En ce qui concerne l'administration du transport aérien, les appels doivent être interjetés auprès du ministre dans les 30 jours. Aucun délai n'est imposé en ce qui concerne les appels interjetés auprès du Cabinet et des réponses que ce dernier doit donner.

M. McDermid: A propos des résultats, pensez-vous qu'on devrait fixer un délai? Je pense notamment à la demande de CP Air d'assurer la ligne Toronto-Halifax, et la CCT a pris sa décision en avril ou en mai, je ne sais plus exactement. De toute façon, c'était au printemps. En juillet, un arrêté en conseil a accordé cette route à EPA.

Je ne mets pas en question cette décision, monsieur le président, je la cite simplement à titre d'exemple. Quatre mois après que la CCT ait pris une décision au sujet de sa demande, CP Air avait commencé à ouvrir des bureaux et à muter du personnel . . . Puis, tout d'un coup, la décision du Cabinet a été annoncée quatre ou cinq mois plus tard. Pensez-vous tout d'abord qu'un tel processus soit équitable à l'égard d'une compagnie aérienne qui a déposé une demande et qui se l'était vu accordée par vous? Que doit faire le responsable de la compagnie?

Doit-il acheter son équipement, ouvrir ses bureaux ou non? Doit-il commencer à faire imprimer des horaires ou non? Doit-il se contenter d'attendre la décision du Cabinet ou du ministre? Pensez-vous que, par égard pour le candidat, la décision devrait être prise dans un certain délai?

M. Benson: Je reconnais avec vous que, dans certains cas, il peut se révéler très coûteux pour le requérant de faire comme si la décision ne sera pas infirmée, alors qu'elle l'est plus tard. Cela ne s'est pas produit très souvent, mais il n'empêche qu'on peut certainement se demander s'il ne serait pas nécessaire d'imposer un délai à toute cette procédure d'appel. Cela se produit à chaque fois, mais il en va bien sûr de même avec les tribunaux en général. Il faut cependant reconnaître que le Cabinet doit traiter d'un grand nombre de questions et qu'un

[Text]

number of matters that the cabinet has to deal with, and by the time it gets down to an appeal with respect to a particular airline, it may be pretty far down the schedule of priorities of things that require the immediate consideration of cabinet.

Mr. McDermid: What part did the Air Transport Committee or the CTC play in formulating the policy that we are discussing now? Did the CTC play an active role with the Ministry of Transport in formulating this? I know you have your own research staff; I know you have your own policy staff. Did you actually make recommendations on this particular policy, or are you just sitting back and saying that, whatever the gentlemen and ladies do, you will administer it. Is that the attitude?

Mr. Benson: First of all, I will answer the question. Generally, not with respect to this particular policy, we make our views known to the minister, and he frequently asks for our views. Anything that takes place between the minister and ourselves is public information.

• 1055

With respect to these particular recommendations, I will ask Mr. Armstrong, Chairman of the Air Transport Committee, to comment.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, as far as the document is concerned, if your question is, did we collaborate or did we have any part in formulating that document itself, the answer is no. We were invited to comment on it, and like a lot of other people we refrained from commenting on it.

As far as having any input into the policy development process, if the Department of Transport people request assistance, information, the help of some of our experts, we make that freely available to them. So individual staff members may have worked with the staff of the Department of Transport in the process of coming towards this document, but certainly the committee has not played a role in the formulation of this policy.

Mr. McDermid: The CRTC, as you know, is very active in formulating policy. Would you like to be? Would you like to be more involved? Do you wish you had been more involved in this particular document?

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: Generally speaking, the formulation of policy in transportation is, I maintain, a matter for the government per se. They must make the decision as to what transportation policy is going to be. Under Section 23 of the National Transportation Act we can freely give them advice on policy, and we express views to them on policy from time to time.

The minister, in formulating his policy in transportation, has the right to turn to whomever he likes for advice. He can turn to his own staff, he can turn to people outside, or he can turn, and often does, to the Canadian Transport Commission. We have a research division which I think is probably the finest transportation economic research group on the North Ameri-

[Translation]

appel relatif à une compagnie aérienne ne doit pas être une des priorités de son ordre du jour.

M. McDermid: Dans quelle mesure le Comité des transports aériens ou la CCT ont-ils participé à l'élaboration de la politique dont nous discutons actuellement? La CCT a-t-elle joué un rôle particulièrement important? Je sais que vous avez votre propre personnel de recherche et c'est pour cela que j'aimerais savoir si vous avez fait des recommandations à cet égard, ou bien si vous vous êtes simplement contenté d'attendre ce que le ministère des Transports allait décider. Est-ce cela votre attitude?

M. Benson: De façon générale, nous faisons savoir au ministre ce que nous pensons et il nous demande souvent de le faire. Tout ce qui se passe entre le ministre et nous fait partie du domaine public.

En ce qui concerne ces recommandations, je vais demander à M. Armstrong, président du Comité des transports aériens, de vous répondre.

Le président: M. Armstrong.

M. Armstrong: Monsieur le président, nous n'avons ni collaboré ni participé à l'élaboration de ce document lui-même. Nous avons simplement été invités à dire ce que nous en pensions et, comme beaucoup d'autres personnes, nous nous sommes bien gardés de le faire.

En ce qui concerne notre participation au processus d'élaboration des politiques en général, si le ministère des Transports nous demande de l'aide ou des renseignements, nous les lui donnons volontiers. Il se peut donc que des membres de notre personnel aient travaillé avec des fonctionnaires du ministère des Transports à la préparation de ce document, mais le comité en soi n'a pas participé à l'élaboration de la politique.

M. McDermid: Comme vous le savez, le CRTC participe activement à l'élaboration des politiques. Voudriez-vous pouvoir en faire autant? Auriez-vous aimé participer davantage à la préparation de ce document?

Le président: M. Benson.

M. Benson: De façon générale, l'élaboration des politiques en matière de transport relève strictement, à mon avis, du Gouvernement lui-même. C'est à lui d'arrêter cette politique. En vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les Transports, nous avons toute latitude pour lui donner des conseils et dire ce que nous pensons des politiques arrêtées par lui.

Au cours de l'élaboration de sa politique sur les transports, le ministre a le droit de s'adresser à qui il veut pour obtenir des conseils. Il peut s'adresser à son propre personnel, à des gens de l'extérieur ou bien, comme il le fait souvent, à la Commission canadienne des Transports. Notre division de la recherche constitue sans doute le groupe de recherches en matière de

[Texte]

can continent, perhaps in the world, and the minister uses them. The list of studies I gave you are studies, some of which we instituted ourselves, some which the minister requested us to make.

So, I think we can have that kind of policy input. I think when it gets down to the minister ultimately preparing a document to present to cabinet, it has to be his document and submitted by him to cabinet. If he wants to have our comments on it, he can send it over first and we will be glad to comment on it and send it back to him.

I do not know whether that completely answers your question.

Mr. McDermid: If I interpret what you are saying, it is that you are happy with the status quo.

Mr. Benson: Yes, the status quo with respect to—

Mr. McDermid: Policy formulation.

Mr. Benson: —policy formulation is, I think, reasonably good.

You know, I am not commenting on the policy that comes out of it, I am simply saying that we are consulted. We are given information at the staff level; the chairmen of committees and myself have information from the Ministry of Transport as to what is going on, but they make the decisions. The decisions are their responsibility in policy matters because they, after all, have to face Parliament and the public with respect to these decisions, and I think that is fair. But we have a large amount of knowledge within the commission which can be used by the government and is being used by the government. Sometimes I think they might use us more for particular things, but I feel quite free to tell the minister this when I meet with him.

The Chairman: Two minutes, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I am sorry?

The Chairman: Two minutes.

Mr. McDermid: Time goes fast when you are having fun.

Mr. Benjamin: Explain.

Mr. McDermid: Well, I am enjoying this, if you want a simple explanation, Mr. Benjamin. And we are talking policy for a change.

I want to talk briefly, if I might, for the last couple of minutes, about fares. For example, can you give me the statistics as to how frequently Air Canada came to you in the last 12 months for a rate increase?

Mr. Benson: I can get the figures for you. It is almost continuously.

Mr. McDermid: It is almost—

Mr. Benson: Very frequently.

[Traduction]

transport le plus sophistiqué du continent Nord-Américain, voire du monde entier, et le ministre sait lui faire appel. La liste que je vous ai donnée énumère plusieurs études, dont certaines ont été entreprises sur l'initiative de notre commission, d'autres sur la demande du ministre.

A ce niveau, je pense que nous jouons un certain rôle dans l'élaboration des politiques. Toutefois, c'est le ministre lui-même qui est finalement responsable du document qu'il présentera au Cabinet. S'il veut savoir ce que nous en pensons, il peut nous l'envoyer au préalable et nous le lui renvoyons avec nos commentaires.

Je ne sais pas si cela répond à toutes vos questions.

M. McDermid: Si je comprends bien, vous êtes tout à fait satisfait du statut quo.

M. Benson: Oui, en ce qui concerne...

M. McDermid: L'élaboration des politiques.

M. Benson: ... en effet.

Je ne fais pas de jugement sur la politique qui en résulte, je parle simplement du processus de consultation. Des informations sont transmises à notre personnel, et les présidents des comités et moi-même obtenons des informations du ministère des Transports sur ce qui se passe, mais c'est le ministre qui prend les décisions. C'est lui qui est responsable en matière de politiques puisque, après tout, c'est lui qui doit répondre devant le Parlement et devant le public des conséquences de ses décisions. C'est normal. Toutefois, les ressources considérables dont dispose la Commission au niveau de la recherche sont à la disposition du Gouvernement et le Gouvernement sait s'en servir. Lorsque, parfois, j'estime que le ministère devrait avoir davantage recours à nos services pour telle ou telle chose, je n'hésite pas à le dire au ministre.

Le président: Il vous reste deux minutes, monsieur McDermid.

M. McDermid: Pardon?

Le président: Vous avez deux minutes.

M. McDermid: Le temps passe vite quand on s'amuse bien.

M. Benjamin: Expliquez-vous.

M. McDermid: Et bien, si vous voulez des explications, monsieur Benjamin, j'apprécie beaucoup cette discussion. Pour une fois, on parle vraiment de politique.

Pendant les quelques minutes qui me restent, j'aimerais rapidement parler des tarifs. Par exemple, pourriez-vous me dire combien de fois Air Canada vous a demandé une augmentation de tarif au cours des 12 derniers mois?

M. Benson: Je pourrais vous obtenir ces chiffres. C'est presque continu.

M. McDermid: C'est presque...

M. Benson: C'est très fréquent.

[Text]

Mr. McDermid: I am a layman, so I am sorry about that.

Mr. Benson: We will get the information to you on the number of applications in the last 12 months. We will have it for you today.

• 1100

Mr. McDermid: Some of these questions may—

Mr. Benson: Here we have to find out whether you require the information—the approach is just on basic fares, the overall fares, or the variations to them, because they are whipping these things in all the time.

Mr. McDermid: That was my next question. When they come to you and apply for a fare increase, do they say they want a fare increase between Toronto and Ottawa, or do they say they want a percentage increase generally? How do they do it? Or how does any airline do it?

Mr. Benson: I will give this to Mr. Armstrong.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, the general filing for a general rate increase is expressed in general terms, in terms of a fare formula; and there is a complete listing of point fares, which indicates what the fare is, what the fare will be, what the percentage change is, on all the point fares in the system; and there is a backup justification package, to argue the case for whatever change is being proposed.

Mr. McDermid: What percentage would you have of public hearings on rate increases in relation to the applications that come in? Obviously you do not have public hearings for every rate increase. What percentage of them would you open up to a public hearing? And could we have these figures appended to the committee report?

The Chairman: We can if the committee agrees.

Mr. McDermid: Because I would find that interesting. How often are they coming? Does Air Canada come and say they want 5 per cent this week—and I am not just picking on Air Canada, please do not misunderstand, it is any airline—so that it does not look so bad to get 5 per cent this month and then two months down the road they get 6 per cent, and so on and so forth? What have fares risen in Canada, on an average, over the last year?

Mr. Armstrong: Around 20 per cent—

Mr. McDermid: Away above the cost of inflation.

Mr. Armstrong: —plus or minus.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid. I will put you on the second round, if you like.

Mr. McDermid: I am going to slip out for a few minutes, but I will be back.

The Chairman: We are all going to slip out for about 5 minutes.

[Translation]

M. McDermid: Je ne suis qu'un profane en la matière, et je le regrette.

M. Benson: Nous vous fournirons ces informations dès cet après-midi.

M. McDermid: Certaines de ces questions peuvent . . .

M. Benson: Il faut déterminer si vous avez besoin de ces informations; nous nous occupons simplement des tarifs de base, des tarifs globaux ou de leur fluctuation, parce que tout est toujours mélangé.

M. McDermid: C'était justement ma question suivante. Lorsqu'ils vous demandent une augmentation de tarif, précisent-ils que cette augmentation portera sur la ligne Toronto—Ottawa, ou bien demandent-ils une augmentation générale? Comment font-ils?

M. Benson: Je vais demander à M. Armstrong de vous répondre.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Monsieur le président, les demandes d'augmentation de tarif générales sont généralement exprimées en termes généraux, c'est-à-dire en fonction d'une formule. Des tableaux indiquent précisément quel est le tarif actuel, à quel niveau il passera, quel pourcentage d'augmentation cela représente, et cela pour toutes les lignes desservies. Viennent ensuite tous les arguments justifiant l'augmentation proposée.

M. McDermid: Combien de demandes d'augmentation des tarifs font-elles l'objet d'audiences publiques, en pourcentage? Vous n'organisez certainement pas d'audiences publiques à chaque augmentation de tarif. Dans combien de cas le faites-vous? Ces chiffres pourraient-ils être annexés au compte rendu du Comité?

Le président: Si les membres du Comité le veulent bien.

M. McDermid: A mon avis, cela serait très intéressant. Donc, combien de fois, en une année, les compagnies aériennes vous demandent-elles une augmentation de tarif? Je ne vise pas Air Canada en particulier, mais vous demande-t-elle 5 p. 100 tel mois pour ne pas donner l'impression d'en demander trop et, deux mois plus tard, demande-t-elle encore 6 p. 100, et ainsi de suite? De combien les tarifs ont-ils augmenté au Canada, en moyenne, au cours de l'année dernière?

M. Armstrong: D'environ 20 p. 100 . . .

M. McDermid: C'est bien supérieur au taux d'inflation.

M. Armstrong: . . . plus ou moins 20 p. 100.

Le président: Merci, monsieur McDermid. Je peux vous inscrire pour un second tour, si vous voulez.

M. McDermid: Je vais m'absenter pour quelques minutes, mais je reviendrai.

Le président: Nous allons tous nous absenter pour cinq minutes.

[Texte]

Mr. Benson: Mr. Chairman, if I might just intercede before we adjourn, I have the answer to a question that I think was raised by Mr. Nowlan. The total number of passengers, including duplications, on scheduled service in Canada—that is CP Air, Air Canada and the regionals—was 22 million in 1981, but that may include one person many more times than he is, of course.

The Chairman: Yes, most of us—

Mr. McDermid: We do not know the percentage, as to how many Canadians have flown.

Mr. Benson: No, I have not really gone into that. The statistics we have do not produce that. I think the only way you could get it, really, would be by putting it in as a question in the census.

The Chairman: Yes. We will take about a seven- or eight-minute recess to give everybody a chance to stretch their legs. We will resume our hearings at 11.10 a.m.

• 1105

• 1114

The Chairman: Order, please. We will continue our questioning and the next questioner is Madame Côté. *Dix minutes, s'il vous plaît.*

Mr. Benson: Mr. Chairman, just before we proceed, I have information on filings which were raised by the last questioner, and perhaps I could just read them off for Air Canada.

In 1981 there was a general filing for fare increase on January 5; March 1, a fuel filing, which is a pass-through indicating an increase in fuel cost; a fuel filing, May 12; a fuel filing, June 11; a general increase, September 8. In 1982 there fuel costs: a fuel filing, May 12; a fuel filing, June 11, a general increase, September 8, and in 1982 there was a general increase on January 11 and on March 1 to fuel filing.

• 1115

The Chairman: Thank you, sir.

Madame Côté, s'il vous plaît.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais qu'on parle du problème de la concurrence. Lorsque les les transporteurs aériens sont venus nous rencontrer, certains étaient en faveur de la concurrence, d'autres l'étaient moins. Étant donné que je vis dans une région, l'Est du Québec, qui est un peu moins favorisée au point de vue de la population, et de la richesse aussi, j'aimerais savoir ce que la Commission canadienne des transports pense au sujet de la concurrence qui devrait s'appliquer dans les régions à faible densité de population. Je pense que la question a été posée préalablement. Mais, ce qui m'intéresse surtout,

[Traduction]

M. Benson: Monsieur le président, j'aimerais, avant la pause, répondre à une question soulevée par M. Nowlan. Le nombre total de passagers, y compris les chevauchements, sur les services réguliers au Canada, c'est-à-dire ceux de CP Air, d'Air Canada et des compagnies régionales, était de 22 millions en 1981, mais ce chiffre comprend peut-être plusieurs fois la même personne.

Le président: Oui, la plupart d'entre nous . . .

M. McDermid: Nous n'avons pas le pourcentage de Canadiens qui ont pris l'avion.

M. Benson: Non, je ne suis pas allé jusque là. Nos statistiques n'indiquent pas cela. La seule façon de le savoir serait en fait d'inscrire la question sur le formulaire de recensement.

Le président: Oui. Nous allons faire une pause de sept ou huit minutes afin de nous dégourdir les jambes. Nous reprendrons la réunion à 11h10.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons reprendre nos questions et la parole est à M^{me} Côté. *Ten minutes, please.*

M. Benson: Monsieur le président, avant de commencer, j'ai des renseignements à communiquer au député qui m'a posé la dernière question au sujet des demandes d'augmentation de tarifs. Je vais les lire. Elles concernent Air Canada.

En 1981, la compagnie a demandé une augmentation générale des tarifs le 5 janvier; le 1^{er} mars, elle a demandé une augmentation en raison de l'augmentation du coût du carburant; les 12 mai et 11 juin, elle a demandé une autre augmentation en raison d'une augmentation du coût du carburant; le 8 septembre, elle a demandé une augmentation générale. En 1982 . . . il y avait une augmentation générale le 11 janvier; et une demande d'augmentation à cause des coûts de combustible le 1^{er} mars.

Le président: Merci, monsieur.

Mrs. Côté, please.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like to talk about the problem of competition. When the air carriers came to meet with us, some were in favour of competition and others were not. Since I live in an area, eastern Quebec, which is somewhat underprivileged from the point of view of population and wealth, I would like to know what the Canadian Transport Commission thinks with respect to the competition which should be permitted in lightly populated areas. I believe the question has been asked before. But, what interests me particularly, Mr. Benson, is to know what competition should exist between a regional carrier and a

[Text]

monsieur Benson, c'est de savoir quelle concurrence devrait exister entre un transporteur régional et un transporteur national. Je vous donnerais comme exemple le fait qu'Air Canada fasse le trajet Sept-Îles—Montréal ou Val d'Or—Montréal, alors qu'il y a un transporteur régional dans un cas, et deux dans l'autre, à Val d'Or. Je pense que Nordair fait aussi Val d'Or. Alors, j'aimerais connaître votre opinion là-dessus, à savoir si les transporteurs nationaux doivent continuer de couvrir des routes qu'on serait porté à croire des routes régionales, donc, qui devraient être confiées à des transporteurs aériens régionaux?

Mr. Benson: There are a couple of questions here dealing first with the competition in the less populated areas.

As I have indicated, we try to have as many carriers as the population will support in a particular area. I think if you look at my statement which I filed, it will indicate that where there are certain numbers of passengers generated there is competition generally when you get to that level, because competition can exist—more than one carrier can operate economically and still keep aircraft flying.

With respect to Air Canada serving some of the areas that regional carriers could perhaps serve and not Air Canada, in the 1967 regional air policy statement, as I recall, there was a provision that the national carrier might get out of some of the areas and turn them over to regional carriers that could be better served by the regional carrier, or regionals would simply do the similar thing with third-level carriers.

There has been some of this, but very little. You will find the tendency, in my experience, that if Air Canada is flying somewhere they do not particularly want to give up that particular route to a regional, or to anybody else, but rather hang on to the route. Also, the people do not particularly want them to move out. If a regional or Air Canada say that they want to get out of flying to a particular point, the people say, no, we want the national airline in.

I remember one time I was in Charlottetown, Prince Edward Island, on some hearings in the Maritimes, and even though that is a rather small city, one of the main points they were making was that they were a province and they wanted Air Canada to fly into their capital. As a result, Air Canada now flies into their capital.

Mme Côté: Ce n'est pas la responsabilité de la Commission canadienne des transports de conseiller le gouvernement à ce sujet-là. Mais, vous avez quand même des pouvoirs de réglementation concernant les avions utilisés, la qualité des appareils, et aussi au sujet des horaires qui vous sont proposés et que vous devez accepter avant qu'un transporteur ne les mette en vigueur, etc., également pour les tarifs. Alors, est-ce que la Commission canadienne des transports, et le comité des transports aériens en particulier, quand il reçoit une demande de permis d'un transporteur, tiennent compte de tout cela, et également des changements économiques qui surviennent dans les régions? 199 Tient-on compte des baisses de population, par

[Translation]

national carrier. For example, Air Canada makes the run between Sept-Îles-Montreal or Val d'Or-Montreal, whereas there is a regional carrier in one case and two carriers in the other at Val d'Or. I believe that Nordair also flies to Val d'Or. Therefore, I would like to know your opinion as to whether the national carriers should continue to cover the routes that we are inclined to view as regional routes and which might therefore be given to regional air carriers.

M. Benson: Il y a deux ou trois points quand on parle de la concurrence dans des régions à faible densité.

Comme je l'ai mentionné, nous essayons d'avoir autant de transporteurs dans une région donnée que peut en soutenir la population. Si vous voulez voir le mémoire que j'ai déposé, vous verrez que là où il y a un certain nombre de passagers, il existe normalement de la concurrence aussi, pour la seule raison que la concurrence peut exister—que plus d'un transporteur peut fonctionner d'une façon rentable et garder ses avions.

Au sujet des régions que les transporteurs aériens régionaux pourraient peut-être desservir, en dehors d'Air Canada, le document de politique régionale aérien de 1967, si je ne m'abuse, prévoyait que celles qui pouvaient être mieux servies par les transporteurs régionaux, le transporteur national pourrait être abandonnés aux transporteurs régionaux, et pour leur part ceux-ci pourrait faire de même au profit des transporteurs de troisième niveau.

On n'a pas fait grand chose dans ce domaine. D'après mon expérience, la Compagnie Air Canada n'est pas très portée à abandonner ses routes aux transporteurs régionaux, ou à n'importe quel autre. Les gens ne veulent pas non plus qu'elle quitte la région. Si le transporteur régional ou Air Canada disent qu'ils veulent annuler leurs vols à un point particulier, les gens disent non, nous voulons garder le transporteur national.

Quand j'assistais à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, à des audiences publiques dans les maritimes, bien que ce soit une ville assez petite, je me souviens que les gens ont dit que l'Île-du-Prince-Édouard était une province et qu'ils voulaient qu'Air Canada desserve leur capitale. Ce à quoi Air Canada a, en conséquence, consenti:

Mrs. Côté: I realize that it is not the responsibility of the Canadian Transport Commission to advise the government in this respect. But you still have regulatory powers with respect to the aircraft used, the quality of the equipment and also with respect to the proposed timetables that you must accept before a carrier can put them into effect. The same applies to rates. So when the Canadian Transport Commission, and the Air Transport Committee in particular, receives an application from a carrier, does it take all this into consideration, as well as the economic changes that are occurring in these areas? Does it take into consideration decreases in population, for example, when a company such as Iron Ore dismisses a certain

[Texte]

exemple, quand une entreprise du genre de l'Iron Ore licencie un certain nombre, pour ne pas dire un nombre certain de ces employés? Donc, à ce moment-là, la population diminue et le volume des affaires aussi, c'est sûr.

• 1120

Monsieur Benson, je vais vous soumettre un cas précis: Quel pouvoir les citoyens ont-ils devant une compagnie d'aviation qui peut, à un moment donné, sembler incapable de donner un service régulier alors qu'elle devrait en donner un? Des représentations vous sont faites sur la qualité des appareils, sur des situations difficiles auxquelles certaines populations doivent faire face. Et c'est la responsabilité d'un transporteur aérien qui détient un permis de la Commission canadienne des transports de donner un service public qui devient essentiel en 1982.

Mr. Benson: First of all, I would like to indicate that we have no control over schedules per se. As for the balance of the question, I will turn it over to Mr. Armstrong to answer.

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: I think you asked also if we had any control over the aircraft used or offered or operated by the carrier. The only kind of influence that we have on the kind of aircraft used is if there is a condition in the licence for the particular service. It will indicate the size of aircraft generally that can be used, and the carrier must operate within the terms of the licence.

It may not have been a direct question, but I think you said: What can the citizenry do if they are faced with a service which they think is less than satisfactory? They can complain.

Mrs. Côté: Where?

Mr. Armstrong: In fact they should address any comments or complaints to the CTC.

Mme Côté: Monsieur le président, quand la Commission canadienne des transports reçoit des demandes des transporteurs aériens sur la fixation des tarifs, tenez-vous compte des possibilités financières d'une entreprise, du genre d'appareils qu'elle utilise pour donner son service, donc des coûts d'opération de ces appareils-là, de la fréquence des vols aussi, compte tenu des possibilités de revenus?

En fait, si vous permettez, monsieur le président, j'insiste sur la relation entre les appareils utilisés par une entreprise pour donner le service aérien et les tarifs qui vont avec la distance parcourue, naturellement.

Mr. Armstrong: When we receive an application for an increase in fares which the carrier seeks to justify, he presents us with his financial position, what his costs are, what his expenses are and what he claims he needs by way of a fare increase in order to stay viable. We examine this kind of information, but we have no power to go back and say that he is using the wrong airplane. We can suggest these things to the carrier, indicate perhaps that he is providing too much capacity on a route. Then, of course, he has considerations as to whether if he cuts the capacity back he will be accused of not

[Traduction]

number, not to say a specific number of employees? Because, at that point the population decreases and the amount of business, that is clear.

Mr. Benson, I will give you a specific case. What can people do about an airline which at some point seems unable to provide the regular service that it should provide? Representations are made to you about the quality of equipment, about the difficult situation which some segment of the population has to accept. It is the responsibility of an air carrier holding a permit from the Canadian Transport Commission to provide a public service which becomes essential in 1982.

M. Benson: Tout d'abord, je fois vous dire qu'on n'a pas de contrôle sur les horaires en soi. Quant à l'autre partie de la question, je vais demander à M. Armstrong d'y répondre.

Le président: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Je pense que vous avez demandé aussi si nous avons du contrôle sur les avions employés ou offerts par le transporteur. Nous n'avons du contrôle sur le type d'avion que s'il existe une condition dans le permis pour ce service particulier. Ce permis donne des dimensions normales de l'avion et le transporteur doit fonctionner selon les termes du permis.

Ce n'était peut-être pas une question directe, mais je pense que vous avez dit: Quel pouvoir les citoyens ont-ils devant une compagnie d'aviation dont le service n'est pas satisfaisant? Ils peuvent faire des plaintes.

Mme Côté: Où?

M. Armstrong: Ils doivent soumettre leurs critiques ou leurs plaintes à la CCT.

Mrs. Côté: Mr. Chairman, when the Canadian Transport Commission receives applications from air carriers with respect to setting rates, do you take into consideration the company's financial capacity, the type of equipment it uses for its service, the operating costs of this equipment, the frequency of the flights and its potential income?

If you will allow me, Mr. Chairman, I would like to emphasize the relationship between the equipment used by a company to provide air service and the rates in proportion to the distance travelled, naturally.

M. Armstrong: Quand nous recevons une demande d'augmentation de tarif par un transporteur, il doit nous soumettre sa position financière, ses coûts, ses dépenses, et il doit justifier la rentabilité de cette augmentation de tarif. Nous étudions ce genre de renseignement, mais nous n'avons pas l'autorité de lui dire qu'il utilise le mauvais avion. Nous pouvons donner des suggestions au transporteur, peut-être lui dire qu'il donne trop de possibilité sur cette route. Puis, bien sûr, il doit peser le fait que s'il coupe son service on va lui critiquer de ne pas fournir

[Text]

offering an appropriate service. So it is a very delicate position, usually, for him to be in.

I suspect that you are mainly concerned with or thinking mostly of the smaller points and the smaller operators. It usually comes to our notice by way of a complaint, and we look into it quite carefully in order to find out what the circumstances of each case are.

Le président: Votre dernière question, madame Côté.

Mme Côté: Merci, monsieur le président. Est-ce que la Commission canadienne des transports devrait avoir un peu plus de pouvoir pour donner des conseils aux entreprises? Vous dites: on peut faire des suggestions sur le genre d'appareils qui peuvent être utilisés, compte tenu des populations, des tarifs demandés et tout cela.

• 1125

Mais, comme c'est la Commission canadienne des transports qui donne les permis, elle a une image globale et peut-être plus réaliste de la situation; étant aussi plus détachée des contraintes financières, vous voyez cela de plus haut. Ne pourriez-vous pas agir un peu plus que de donner seulement des suggestions? Et j'aurais une autre petite question au sujet de l'aide financière que le gouvernement apporte à certaines compagnies des transports aériens dans les régions défavorisées. Est-ce que vous êtes consultés là-dessus ou cela relève-t-il strictement du gouvernement?

The Chairman: Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, on the first question: the committee very deliberately tries to avoid interfering in management decisions. We take the view that the company operating the service is the body that should make the decisions about what kind of aircraft they operate, whether they can provide a given type of service, serve a given type of route or whether they should seek permission from us to give up the route and have their licence cancelled. It is their decision and we try to make sure that is where the decisions stay.

Mrs. Côté: Okay.

The Chairman: The second question.

Mme Côté: Cela concerne l'aide financière que le gouvernement apporte à certaines compagnies de transport aérien, comme EPA et Québecair en reçoivent. Est-ce que vous êtes consultés sur l'aide financière que le gouvernement doit ou ne doit pas apporter à ces compagnies?

Mr. Armstrong: There are very few subsidies paid for air services in Canada and two of them are paid to Quebecair and EPA. Annually, we conduct the audit on which the actual amount of subsidy is based, but the decision whether a subsidy is given to a particular service is a decision taken by the Minister of Transport, not by the commission.

We are entitled, in the course of examining into applications for licences or abandonment of licences if it happens to be that, to recommend to the minister that a subsidy be paid on a

[Translation]

un service adéquat. Alors, d'habitude, c'est une situation très délicate pour lui.

J'ai l'impression que votre préoccupation principale ce sont les petits transporteurs et les petits endroits. D'habitude on prend connaissance par voie d'une plainte et nous prenons soin de connaître les circonstances dans chaque cas.

The Chairman: Your last question, Mrs. Côté.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman. Should the Canadian Transport Commission have a little more authority in giving advice to companies? You say we can make suggestions on the type of aircraft which might be used, given the population, the rate requested and all that.

But, since licences are granted by the Canadian Transport Commission, they certainly have a more global and realistic idea of the whole situation; being more independent from financial constraint, you must have a more objective judgment and I wonder why you would not go further than making only recommendations? I will have another short question about the financial assistance that the government is giving to some carriers in disadvantaged areas. Did you examine this issue or does it depend only on the government?

Le président: Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Monsieur le président, en ce qui concerne la première question, le Comité s'efforce de ne pas intervenir dans les décisions de la direction. Nous estimons en effet que c'est la compagnie aérienne assurant ce service qui devrait décider de quels types d'appareils elle a besoin, si elle peut assurer ce service, si elle peut desservir la ligne ou si elle doit nous demander la permission d'abandonner cette ligne ou de faire annuler son permis. C'est donc à cette compagnie de prendre cette décision.

Mme Côté: Oui.

Le président: Passons maintenant à la seconde question.

Mrs. Côté: My next question deals with the financial assistance that the government is giving to such carriers as EPA and Quebecair. What is your position about the kind of financial assistance the government should or should not give these companies?

M. Armstrong: Un nombre très limité de subventions sont accordées à des services aériens au Canada, et parmi les bénéficiaires on peut citer Québecair et EPA. Chaque année, nous faisons une vérification à partir de laquelle est calculé le montant de la subvention, mais c'est le ministre des Transports, et non pas la Commission, qui décide d'accorder une subvention à tel ou tel service aérien.

Bien sûr, nous pouvons, lorsque nous examinons des demandes de permis ou des demandes d'abandon de permis, recommander au ministre le versement d'une subvention pour une

[Texte]

particular route because the service is required for social or economic reasons and it cannot be viable without a subsidy.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Armstrong, just to keep the record accurate, in a question that Mrs. Côté put regarding complaints, she referred specifically to service and, I believe, safety as well and your answer was that they should complain to the CTC. I believe in questions of safety that should be to the Ministry of Transport, Air Administration, should it not?

Mr. Armstrong: Quite correct, Mr. Chairman.

Mme Côté: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Thank you.

Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

I just want to deal with something maybe a little off the track, but it is something that was raised a minute ago. I guess basically the example I want to use to support what I am suggesting would be the Air B.C. unit which was put together some time ago along the coast of B.C. A whole host of small operators were welded together.

The general question I am asking is whether the CTC based in Ottawa is an appropriate authority to handle the licensing and monitoring of local carriers. Would it not be more appropriate to turn some of the jurisdiction of local carrier licensing over to the provincial utilities commission?

I would like to bounce some of these things off you. When the Air B.C. hearings occurred, I had written and asked the ATC if they would travel and hold hearings in the communities affected by the hearings and the outcomes. The answer was, no, and as a result a lot of communities, consumers groups, councils, did not have an opportunity for input. The previous hearings had been set by the CRTC, when they felt that communication was so important that they sent people into those communities to hear the local level.

The second thing is that there were many complaints afterwards that some of the decisions that came out of it were irrational and not based on good information about local area needs. Whether those are valid or not, the people in those communities felt that way. The Ottawa staff that apparently handles licensing and similar problems, have had their travel budgets cut. It is my understanding that some have not travelled for a long period of time into the region and some have in fact never been there.

• 1130

There was an office in Vancouver and one in Edmonton, and there was a part-time person servicing those offices, and in the Pacific area. The person was more often in Edmonton than in Vancouver, and was not available to comment or discuss.

[Traduction]

ligne en particulier, pour des raisons sociales ou économiques, sinon le service ne serait pas rentable.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Armstrong, pour que tout soit bien clair, M^{me} Côté parlait précisément des services et de la sécurité lorsqu'elle a soulevé la question des plaintes, et vous avez répondu que celles-ci devaient être adressées à la CCT. Or, je croyais que les questions de sécurité relevaient du ministère des Transports, et plus précisément de l'administration des transports aériens?

M. Armstrong: C'est exact, monsieur le président.

Mrs. Côté: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Merci.

Monsieur Skelly.

M. Skelly: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir sur un sujet dont on a parlé tout à l'heure. Pour étayer mon argument, je vais vous donner l'exemple de la station Air B.C. qui a été installée il y a quelque temps le long de la côte de la Colombie-Britannique. Elle regroupait un grand nombre de petits exploitants.

J'aimerais savoir si la CCT, ayant son siège à Ottawa, est l'organisme approprié pour octroyer les licences et contrôler les activités des compagnies locales? Ne vaudrait-il pas mieux confier à des commissions provinciales le soin d'octroyer des permis aux compagnies locales?

J'aimerais savoir ce que vous pensez de tout cela. Lorsque des audiences ont été organisées au sujet d'Air B.C., j'avais demandé à la CCT si elle serait prête à se déplacer pour organiser des audiences dans les localités touchées par toute cette question. On m'a répondu que non et, en conséquence, un grand nombre de localités, de groupes de consommateurs et de conseils n'ont pas eu leur mot à dire. Les audiences précédentes avaient été organisées par le CRTC, qui avait alors jugé que le problème des communications était assez important pour aller consulter les habitants des localités concernées.

Deuxièmement, beaucoup se sont plaints, par la suite, que certaines des décisions qui en ont résulté étaient irrationnelles et ne tenaient pas compte des besoins locaux. Quel que soit le bien-fondé de ces plaintes, c'est en tout cas ce que pensaient les habitants de ces collectivités. Apparemment, les fonctionnaires responsables, à Ottawa, de l'octroi des permis et des problèmes connexes se sont vus imposer des restrictions en ce qui concerne leurs déplacements. J'ai appris que certains d'entre eux ne s'étaient pas rendus dans la région depuis très longtemps et que, en fait, d'autres n'y étaient jamais allés.

Il y avait un bureau à Vancouver et un autre à Edmonton, et un employé à temps partiel s'occupait de ces deux bureaux, ainsi que de la région du Pacifique. Cette personne était plus souvent à Edmonton qu'à Vancouver et était dans l'impossibilité de faire des commentaires.

[Text]

And last, the documents were never available through the CTC office. People who attempted to get indications on a very complex set of hearings, were unable to get any information at all. Of course, you could write to the carrier to try to glean all the different permutations and combinations of licence proposals, but you just could not get the information. As a result, we presently have a thing that people have very little confidence in—the system seems to be collapsing. And I wonder whether or not it would be more appropriate to give greater input or greater jurisdiction over the question of strictly local shows to the local commissions maybe by an agreement, in which you lay down certain criteria that had to be met, and then allow the jurisdiction because of expert local knowledge over time. That is kind of a mouthful. I have it written down here.

Mr. Benson: First of all, I will leave the matter of the specific hearings—

Mr. Skelly: The specifics are not important. It is the approach.

Mr. Benson:—to Mr. Armstrong. I can speak of the general approach of the Commission. I will let Mr. Armstrong speak for the ATC. The general approach of the Commission is that where there is sufficient public interest indicated, we will attempt to have hearings in the areas involved. I am not familiar with these particular hearings but Mr. Armstrong is, and perhaps he can refer to that.

With respect to getting the jurisdiction to other bodies, the regulation of Air Transport is a federal matter which the federal government has generally kept under its control. This varies from the situation in the United States. The states do control flying within the particular state, whereas in Canada that is not the case. And this, of course, is a matter of government policy, somewhat like the matter of interprovincial trucking, if one looks at another transportation aspect, where interprovincial trucking is a federal matter. Yet it is regulated by the provinces because the federal government was not able to regulate it at the time the Supreme Court or the Privy Council decided it was a federal matter. So whether or not that kind of delegation down to provinces and regions could take place would of course be a matter of federal government policy in determining whether or not they wish to abandon or transfer their jurisdiction through the provinces to local groups.

Mr. Skelly: Before we move off that subject, I just wonder whether or not you might feel it is a useful area to explore on the grounds that the federal government would maintain all control under the Aeronautics Act on operational and safety matters. They would make the final decision whether or not licences were granted, but maybe take the recommendation of the provinces. And there would have to be very sound reasons why that might not be overturned. Do you see it as a useful area of exploration?

Mr. Benson: I think it probably is worth exploring.

[Translation]

Enfin, on ne pouvait jamais se procurer les documents auprès du bureau de la CCT. Ceux qui essayaient d'obtenir des précisions sur l'organisation très complexe des audiences n'y arrivaient pas. Bien sûr, vous pouviez toujours écrire à la compagnie aérienne pour essayer d'obtenir le maximum d'informations sur les propositions de demande de permis, mais il vous était tout simplement impossible d'obtenir les renseignements. En conséquence, les gens ont très peu confiance dans notre système actuel qui semble d'ailleurs être en train de s'effondrer. Je me demande donc s'il ne serait pas souhaitable de donner le pouvoir aux commissions locales de résoudre ces problèmes strictement locaux, et cela pourrait très bien se faire au moyen d'un accord stipulant que certains critères doivent être satisfaits.

M. Benson: Tout d'abord, je ne vais pas entrer dans le détail des audiences...

M. Skelly: Les détails ne sont pas importants, c'est l'approche globale qui compte.

M. Benson: ... je laisserais à M. Armstrong le soin d'en parler. Je vais moi-même vous dire quelques mots sur l'approche générale de la commission, et M. Armstrong vous donnera son avis en ce qui concerne le Comité des transports aériens. De façon générale, la Commission estime que, lorsque le public a manifesté un certain intérêt, nous essayons d'organiser des audiences dans la région en question. Je ne suis pas au courant des audiences dont vous parlez, mais M. Armstrong l'est et il va pouvoir vous en dire quelques mots.

En ce qui concerne le transfert de compétence à d'autres organismes, la réglementation des transports aériens relève du gouvernement fédéral, contrairement à ce qui se passe aux États-Unis. En effet, dans ce pays, les états contrôlent les appareils survolant leur territoire, ce qui n'est pas le cas au Canada. Tout dépend bien sûr de la politique adoptée par le gouvernement et, à cet égard, les services de camionnage interprovinciaux relèvent aussi du gouvernement fédéral. Cependant, cette industrie est réglementée par les provinces car le gouvernement fédéral n'était pas en mesure de le faire au moment où la Cour suprême ou le Conseil privé a décidé que c'était un pouvoir fédéral. Donc, la délégation éventuelle de ces pouvoirs aux provinces ou aux régions est une question de politique du gouvernement fédéral car ce sera à lui de décider s'il veut abandonner ou transférer ses compétences dans ce domaine aux provinces et, ensuite, aux groupes locaux.

M. Skelly: Avant de passer à autre chose, j'aimerais savoir, si, à votre avis, cette question mériterait d'être approfondie étant donné que le gouvernement fédéral contrôle, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, toutes les questions relevant des opérations et de la sécurité. C'est donc le gouvernement fédéral qui déciderait, en dernière analyse, de l'octroi des permis, mais il pourrait tenir compte des recommandations des provinces. À ce moment-là, il faudrait d'excellentes raisons pour empêcher que cette décision ne puisse pas être annulée. Pensez-vous que cette question mériterait d'être explorée?

M. Benson: Certainement.

[Texte]

I should like to point out that we do, as the Commission, listen to the views of the provinces in particular matters within that province, and talk to provinces about matters concerning them. I am distressed if people feel they have not been adequately heard. This bothers me as President of the Commission, not as a member of the Air Transport Committee. I believe, personally, we should listen to everyone who wants to be heard, and certainly our documentation should be available to them. We have open files on all matters that are before us, and the open file is available. We should make every effort to get this information to anyone who is interested. But I will leave this particular matter to the Air Transport Committee.

Mr. Skelly: I just want to, Mr. Chairman, in the final analysis, say, I went myself after it was pointed out, and could not get that documentation in your offices. I even had great difficulty right at the hearings getting the material affecting the area.

Mr. Benson: I will turn it over to Mr. Armstrong.

• 1135

The Chairman: Mr. Benson would like Mr. Armstrong to comment on the specifics. Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, regarding the particular hearings concerned into local air services in southwestern B.C., which took place in December 1980, the hearing actually took about two and one half weeks, as I recall, most of the month of December. And if there is one thing that we are quite determined about at any hearing, it is that we do not leave that place until everybody and anybody who wishes to address the hearing has been heard to the extent that they wish to be heard. So I would assume that you are not really saying that people who were at the hearing felt they were not adequately heard, but it was people who were not at the hearing.

The fact that we did not travel to the outlying centres—this really was purely a question of being able to do so, with the time it would have taken for the whole committee, with staff and the various people who are interested in that hearing, to travel to the outlying centres. Nevertheless, I think that in respect of most points we did have witnesses. True, every individual who might have liked to have addressed us may not have been able to appear; but chambers of commerce, local councils, any group that had a particular interest, airport committees, all kinds of people represented their opinions at the hearing and a great many people wrote to the committee. So I think that by the time we had finished we had a great deal of information on all of the services that were under examination at that hearing.

You mentioned enforcement and the scarcity of enforcement personnel. We are subject to very stringent staff restrictions, but we have been able to make some improvements in the enforcement manpower and there is now one permanent man

[Traduction]

J'aimerais vous signaler que la Commission tient compte de l'avis des provinces sur les questions qui les concernent et qu'elle les consulte pour le même genre de questions. Je regrette beaucoup que certaines personnes estiment ne pas avoir eu leur mot à dire. Cela me préoccupe en tant que président de la Commission, et non pas en tant que membre du Comité des transports aériens. Je suis en effet personnellement convaincu qu'il est nécessaire d'écouter tous ceux qui ont quelque chose à dire et, de plus, ils devraient pouvoir consulter tous nos documents. Nous avons des dossiers sur toutes les questions qui nous ont été soumises et ils peuvent les consulter. Nous devrions faire tous les efforts possibles pour que toutes les personnes intéressées obtiennent ces informations. Toutefois, je vais laisser le soin au président du Comité des transports aériens de vous donner plus de détails.

M. Skelly: Je tiens simplement à dire, monsieur le président, que j'ai moi-même essayé d'obtenir cette documentation dans vos bureaux, mais en vain. J'ai eu de plus énormément de difficulté, lors des audiences, à obtenir les documents relatifs à la région concernée.

M. Benson: J'aimerais donner la parole à M. Armstrong.

Le président: M. Benson aimerait que M. Armstrong apporte des précisions. Monsieur Armstrong.

M. Armstrong: Monsieur le président, en ce qui concerne les audiences relatives aux services aériens locaux desservant le sud-ouest de la Colombie-Britannique, qui ont eu lieu en décembre 1980, elles ont duré deux semaines et demie. Or, s'il y a quelque chose qui nous tient absolument à coeur à chacune de ces audiences, c'est de nous assurer que tous ceux qui le voulaient ont pu se faire entendre. J'en conclus donc que, lorsque vous dites que certaines personnes se sont plaintes de ne pas pouvoir s'exprimer, il ne s'agissait certainement pas de personnes qui étaient présentes à ces audiences.

Quant à savoir pourquoi nous ne nous sommes rendus dans les localités éloignées, c'était simplement parce que nous n'en avons pas eu la possibilité car il aurait fallu beaucoup de temps pour assurer le déplacement de tous les membres du Comité, avec le personnel et les personnes intéressées à ces audiences. Néanmoins, nous avons entendu des témoins sur la plupart des sujets en cause. Certes, il se peut que certaines personnes n'aient pas pu comparaître, mais les chambres de commerce, les conseils locaux, les groupes intéressés, les comités d'aéroports, etc., tous ceux qui voulaient se faire entendre au cours des audiences ont pu le faire. D'autres, en grand nombre, ont également écrit au Comité. J'estime donc qu'à la fin de nos délibérations, nous avons accumulé un grand nombre de données sur tous les services dont il était question au cours de ces audiences.

Vous avez parlé de l'exécution de la loi et du manque de personnel à cet égard. On nous a imposé des restrictions très dures en ce qui concerne le personnel, mais nous avons quand même réussi à renforcer les effectifs responsables de l'exécu-

[Text]

in Vancouver and another permanent man stationed in Edmonton to look after the enforcement matters in that area.

The question of documents not being available in local centres: we really do not have a local centre. In Vancouver there is a regional office of the Rail Transport Committee and we have this enforcement officer who works out of an office in Vancouver. But, as far as the committee is concerned, the contact points for people in B.C. in respect of certain matters would be at the western division office in Saskatoon, and on the rest of the matters at headquarters here in Ottawa. To the extent possible, we do try to make ourselves available all across the country, but we are very severely stretched in the matter of staff and manpower.

The Chairman: One minute left, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: It is very frustrating for people, not only the air carriers but also the people who are trying to develop the initiatives in economic development, things along that line, who are remote from Vancouver and who depend vitally on that air service, when they cannot get those documents. It seems logical that they should be available. There also should be somebody available to quickly move through the bureaucracy.

Mr. Benjamin was pointing out that there was recognition that they had to move a permanent office into the western region in terms of rail, but I would suggest that you have to move even further with the Air Transport Committee.

Mr. Armstrong: We are giving active consideration to this because we already have staff here who are dedicated to these local areas. There are licensing examiners, for instance, who deal with nothing but British Columbia.

Mr. Skelly: But it is my understanding their travel budgets at this particular time were cut and some of them have not been out to that coast for quite a period of time and in fact some of the people have never been there.

There was one other thing on travel. The CRTC decided to send one of the individuals of the committee to the small communities, announce their presence there and ask for community input. And when you get, say, three people, you can travel quite quickly and pick up the needs of individuals there, and then the commissioners at least would have an opportunity . . .

• 1140

Mr. Armstrong: We sometimes do this, and have done it, where one commissioner or a member of the staff is appointed to conduct a tour, a study tour, and report back to the committee. We can do that.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, since the outset of these hearings we have heard many motherhood statements about the desirability of competition. I sub-

[Translation]

tion de la loi; nous avons donc maintenant un employé permanent à Vancouver et un autre permanent à Edmonton pour s'occuper de l'application de la loi dans cette région.

Vous avez dit également que les documents n'étaient pas disponibles dans les centres locaux. En fait, nous n'avons pas de centre local. A Vancouver, il y a un bureau régional du comité des transports par voie ferrée et nous avons cet agent responsable de l'exécution de la loi dans un bureau à Vancouver. Toutefois, ceux qui, en Colombie-Britannique, veulent contacter le comité sur certaines questions devraient s'adresser au bureau de la division de l'Ouest, à Saskatoon, et pour les autres questions, au siège social à Ottawa. Dans la mesure du possible, nous essayons d'être présents dans tout le pays, mais cela est très difficile étant donné les restrictions qui nous sont imposées au niveau du personnel.

Le président: Il vous reste une minute, monsieur Skelly.

M. Skelly: Le fait de ne pas pouvoir obtenir ces documents est extrêmement frustrant pour ceux qui, et je ne parle pas simplement des compagnies aériennes, essaient de mettre au point des initiatives en matière de développement économique, mais qui se trouvent loin de Vancouver et qui dépendent entièrement de ce service aérien. A mon avis, il serait tout à fait logique que ces documents soient disponibles. Il faudrait également que quelqu'un soit là pour assurer des contacts plus directs avec l'appareil bureaucratique.

M. Benjamin disait tout à l'heure que le comité des transports par voie ferrée avait dû ouvrir un bureau permanent dans la région de l'Ouest; moi, j'estime que le comité des transports aériens devra aller encore plus loin.

M. Armstrong: Nous étudions sérieusement cela car nous avons déjà du personnel dans cette région qui s'occupe des problèmes locaux. Il s'agit notamment de préposés aux permis qui ne s'occupent que de la Colombie-Britannique.

M. Skelly: Mais j'ai appris que leurs budgets de voyages avaient été réduits et que certains d'entre eux ne s'étaient pas rendus sur la côte depuis très longtemps, d'autres n'y étant encore jamais allés.

A propos de déplacements, le CRTC a décidé d'envoyer un membre du comité dans ces petites localités afin de les faire participer davantage. Et quand vous avez, disons, trois personnes, vous pouvez voyager de façon assez rapide et répondre aux besoins des gens en cause, alors, dans ce cas, les commissaires auraient au moins l'occasion . . .

M. Armstrong: Nous le faisons parfois et nous l'avons déjà fait; un commissaire ou un membre du personnel est chargé de faire une visite, une visite d'étude puis d'en faire rapport au comité. Nous pouvons le faire.

Le président: Merci, monsieur Skelly. Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président. M. Benson, depuis le début de ces auditions, nous avons eu droit à de belles envolées au sujet des avantages que présente la concurrence. Je

[Texte]

scribe to competition and in your opening statement you said you were also in favour of increased competition. But do you agree that this competition must be equated with public convenience and necessity so that the end result is a safeguard of dependable and reliable service to the public?

Mr. Benson: I believe that reliable and dependable service to the public is essential and that airlines, air routes, must be operated in the public interest. I also believe, as I indicated earlier, that where the volume of traffic and conditions warrant there should be competition. There should be as much competition as possible, and definite moves have been taken in that direction over the past number of years by the commission.

Mr. Bockstael: In the event of massive deregulation or unimpeded competition, could you possibly detect a parallel...? You are no doubt aware that in the 1960s the two national railways, CN and CP, went in outright competition for passenger service with new trains and observation cars, the Supercontinental, the Canadian and so on, right until Expo. Shortly after Expo they threw up their hands and said: Look, this cannot work any more; give it to someone else, and that is why we have VIA today.

Mr. Benson: I do not think they are quite comparable. In the case of the railways, passenger service has always been subsidized very heavily on a direct basis, that is, a direct operation-cost basis. In the airline industry, with a couple of small exceptions, there is no subsidy on a direct operating-cost basis. There is subsidy for provision of facilities and so on, but not on a direct operating-cost basis. In the railways I think this has always happened; it costs money just for operating costs every time you put a passenger on a train.

Mr. Bockstael: I see. One of the members of the committee here made reference to the premise of limited clientele of air passengers, stabilizing of the market, that if we allow more carriers on high-volume routes they will simply get a smaller portion of the travelling public dollar by saturating the market with these carriers.

I would like to take a case in point. On any Friday afternoon there is a mass exodus from Ottawa. It is either members of Parliament, Senators or government officials and bureaucrats who are on their way to their constituencies or to their areas, and you will find that Rapidair from Ottawa to Toronto is on a standby basis. I will take my case in point. Flight 181 from Ottawa to Winnipeg and points west is a 120-person-capacity aircraft. There could be as many as 30 people waiting on standby. If, half an hour later, another airline were to have the same flight offered, I think it is conceivable that the 120 that this aircraft can carry plus the 30 standby could be split 75-75. If a third one were to fly half an hour later, then it is

[Traduction]

suis moi-même partisan de la concurrence et, dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que vous étiez également en faveur d'une concurrence accrue. Mais pensez-vous que cette concurrence devrait aller de pair avec les critères de commodité et de nécessité du public de façon à ce que ce dernier ait la garantie d'un service digne de confiance et ponctuel?

M. Benson: A mon avis, un service ponctuel et digne de confiance pour le public est essentiel et les compagnies aériennes ainsi que les routes doivent être exploitées dans l'intérêt du public. Je crois également, comme je l'ai dit tout à l'heure, qu'il devrait y avoir concurrence là où le volume du trafic et les conditions le justifient. Il devrait y avoir le plus de concurrence possible et la Commission a pris des mesures dans ce sens au cours des dernières années.

M. Bockstael: Si la réglementation était abolie ou si tous les freins à la concurrence étaient supprimés, pourriez-vous peut-être évoquer un parallèle...? Vous savez sans doute que, au cours des années 1960, les deux sociétés de chemins de fer nationales, le CN et le CP, se sont livrées une concurrence effrénée en vue de multiplier le nombre de leurs voyageurs en mettant en service de nouveaux trains, des wagons d'observation, le Supercontinental, le *Canadian* et ainsi de suite, jusqu'à l'Expo. Peu de temps après l'Expo, ils ont abandonné la partie en disant que ce n'était plus possible de continuer ainsi et qu'il fallait confier les services voyageurs à une autre société et c'est la raison pour laquelle la Société VIA a été créée.

M. Benson: Je ne pense pas qu'on puisse les comparer. En ce qui concerne les chemins de fer, les services voyageurs ont toujours été fortement subventionnés de façon directe, selon les coûts d'exploitation. Pour ce qui est des compagnies aériennes, à part quelques exceptions, ce type de subvention n'existe pas. Certaines installations sont subventionnées et ainsi de suite, mais il n'existe aucune subvention directe. Dans les chemins de fer, je crois que cela a toujours été le cas; les coûts d'exploitation sont élevés chaque fois qu'un voyageur monte dans un train.

M. Bockstael: Je vois. Un des membres de ce comité a fait allusion à la limitation de la clientèle des compagnies aériennes, à la stabilisation du marché, car si nous permettons à d'autres transporteurs d'exploiter des lignes où le volume est élevé, ils n'obtiendront qu'une petite partie de la clientèle et du même coup satureront le marché.

Je voudrais vous donner un exemple. Le vendredi après-midi, on assiste à un véritable exode à Ottawa. Ces passagers sont soit des députés, soit des sénateurs, soit de hauts fonctionnaires et bureaucrates qui retournent dans leur circonscription ou dans leur région et vous remarquerez que l'avion Rapidair d'Ottawa à Toronto a toujours une liste d'attente. Voici ce que je veux dire. Le vol 181 d'Ottawa à Winnipeg et plus à l'ouest est un avion pouvant transporter 120 personnes. Il y a au moins 30 personnes qui sont sur la liste d'attente. Si, une demi-heure plus tard, une autre compagnie devait offrir le même vol, je crois que l'on pourrait diviser le nombre de passagers pour qu'il y en ait 75 sur l'un et 75 sur l'autre en

[Text]

conceivable that the 150 would be split 50 to each. So there is a responsibility for scheduled aircraft to maintain a service.

In the other direction on a Sunday evening that flight had 39 people on it. On Monday morning there were 43 people on it. But on the following day of the Friday there are seven people, seven passengers going to Winnipeg from Ottawa. Speaking to the flight officer and air attendants, they say when we are down to 43 people on the plane, we are not even paying the fuel to make this flight. But because a scheduled carrier must provide that service and people have to depend on it, there has to be the availability of this line. We just cannot say because there are only seven people today we are going to cancel the flight and you can go tomorrow. There is the break-even point.

• 1145

I will get to my question. You mentioned in the context that you can possibly, if there are more competitors, go to a smaller aircraft. Instead of 120 seat aircraft, you will go down to a lesser capacity aircraft. But when that suggestion is given to the airline it is a case of: Yes, that would be fine if this is all we had to do, but we must consider the return flight and when we get to the other end, there may be the need for the 120 passenger plane to bring them back on the following day. So it is not that easy.

A parallel if I may, Mr. Chairman, is when I was with the City of Winnipeg. We talked about 65 passenger buses that are needed at peak times, but there are 3 people sitting on the bus in the middle of the afternoon. But it is not possible to pull that 65 passenger bus off the route and put a 30 passenger bus on, because there is not that much saving. The fuel is relatively equal and the driver and, in the case of the aircraft, the pilot and the people on board are the same whether it is a small plane or a large plane; it still costs the same. So with all of those factors, is it not the role of the CTC to see that the service is there to meet the demand of the public and to ensure that it will be there when they expect it, according to the schedule?

Mr. Benson: There are a lot of things in the particular question that you asked, Mr. Bockstael. At your conclusion, it is the duty of the CTC to try to assure that there is adequate passenger service. But you yourself pointed out the difficulty of peaks in providing service. Aircraft can be fully utilized at one point and not utilized at all at another point. An aircraft is a huge investment, particularly one of the modern jets, and every hour those things sit on the ground it costs the air line a terrible amount of money.

[Translation]

prenant les 120 personnes que cet avion peut transporter plus les 30 qui figurent sur la liste d'attente. Si un troisième avion devait partir une demi-heure plus tard, alors on pourrait diviser les 150 passagers en trois. Donc je crois que les compagnies aériennes régulières devraient assurer ce service.

Dans l'autre sens, le dimanche soir, ce vol transportait 39 personnes. Le lundi matin, il en transportait 43. Mais le jour suivant le vendredi, il y en a sept, sept personnes qui vont de Winnipeg à Ottawa. Les pilotes et les agents de bord disent que 43 passagers ne suffisent pas à payer le coût du carburant de ce vol. Mais cette ligne doit être conservée car un transporteur régulier doit offrir ce service car les gens comptent dessus. On ne peut tout simplement pas annuler ce vol et dire aux sept personnes qui voyagent de revenir demain parce qu'ils ne sont que sept. Il faut tenir compte du seuil de rentabilité.

Je vais bientôt en venir à ma question. Vous avez dit tout à l'heure que l'on pourrait utiliser des avions plus petits s'il y avait plus de concurrence. Au lieu d'utiliser un avion pouvant transporter 120 personnes on pourrait prendre un avion plus petit. Mais lorsque cette proposition est faite à une compagnie aérienne, voici ce qu'elle nous dit: oui, ce serait très bien si c'est tout ce que nous devons faire, mais nous devons tenir compte du vol de retour et lorsque nous arrivons à destination, il y a peut-être 120 personnes prêtes à monter à bord de l'avion le jour suivant. Donc, ce n'est pas si facile que cela.

Si vous me le permettez, monsieur le président, je voudrais établir un parallèle avec la situation lorsque je travaillais pour la ville de Winnipeg. Nous avions besoin de 65 autobus lors des heures de pointe, mais il n'y avait que trois personnes qui prenaient l'autobus au milieu de l'après-midi. Mais il n'est pas possible de retirer cet autobus qui transportait 65 personnes et de le remplacer par un autobus qui n'en transporte que 30, car les économies réalisées ne sont pas tellement substantielles. L'essence consommée est à peu près égale et le conducteur, et dans le cas d'un avion, le pilote et ceux qui sont à bord sont les mêmes qu'il s'agisse d'un petit avion ou d'un gros avion; le coût est le même. Donc, compte tenu de tous ces facteurs, ne revient-il pas à la Commission canadienne des transports de s'assurer que les services répondent à la demande du public et qu'ils seront là conformément à l'horaire établi?

M. Benson: Il y a beaucoup d'éléments différents dans la question que vous avez posée, monsieur Bockstael. Pour commencer par la fin, il revient à la Commission canadienne des transports d'essayer de s'assurer que les services voyageurs sont suffisants. Mais vous avez vous-même parlé des difficultés que ces services posent lors des heures de pointe. Les avions peuvent être bondés à un endroit et non à l'autre. Un avion constitue un investissement considérable, surtout lorsqu'il s'agit d'un de ces avions à réaction moderne, et lorsque ces avions ne volent pas, cela coûte beaucoup d'argent à la compagnie aérienne.

[Texte]

I do not think that anywhere in the world there has been a solution found to the peaking factor, such as you might get out of Ottawa on a Friday night. I am not saying that Ottawa is the main city in the world that people want to get out of on Friday night, but nevertheless I do not think there is any easy solution to that question.

The matter which you raised earlier on leading up to the question was the matter of dilution and what happens if you allow more competition. It simply means that they are splitting up an existing market that no new market will develop. This was the same kind of argument we heard when we were considering ABCs in 1978. We decided to allow ABCs and it did stimulate the market. More people started flying. There were additional passengers generated out of the institution of ABCs.

There also was some diversion to lower fares from other classes of flight, but there was a stimulation. I think if fares can be kept at all reasonable, where there is competition, particularly fare competition, you will get more people flying.

It is becoming more and more difficult of course as prices go up, and people tend to fly less. Also airlines are in a very difficult position, both in Canada and in other countries currently because of the economic situation. They are getting down to the point where they are flying fewer and fewer people and they have the same size aircraft. One of the things that makes me angry, and I do not know whether it has ever happened to you, is where suddenly I come into Toronto and I hear there has been a breakdown of an aircraft. I know very well that all Air Canada is doing is consolidating two flights, which are an hour apart.

• 1150

Mr. Bockstael: Thank you. I have one minute left, Mr. Chairman, I will have to make it a quick question. One of my colleagues spoke of premiums being offered by airlines to entice people to use them. Just as in the supermarket they will put on specials called loss leaders to get people into the store, do you detect many loss leaders in the airline business, which are then compensated for by cross-subsidization?

Mr. Benson: No. Offhand—and Mr. Armstrong could speak better to this perhaps than I can—I do not think that happens in the airline industry very much. I think really what happens in the airline industry is that they would like to fill all the aircraft with the passengers who will pay the ordinary rates for flying—preferably first-class, if they could fill them all at first-class. Then they move down to business flying, and then, to fill up the balance of the aircraft, they will start putting on sales and lowering prices. It is also to utilize the aircraft. Because of the tremendous cost of keeping an aircraft on the ground, they will put on such things as nighthawk service, and so on; as long as they can cover their marginal costs and get

[Traduction]

Je crois qu'aucune compagnie aérienne au monde n'a trouvée une solution aux pointes, c'est-à-dire, pour reprendre votre exemple, pour partir d'Ottawa le vendredi soir. Je ne dis pas qu'Ottawa soit la principale ville du monde que les gens veulent quitter le vendredi soir, mais néanmoins je ne pense pas qu'il y ait de réponse facile à cette question.

Avant de poser votre question, vous avez parlé du nombre accru d'avions mis en service et d'une concurrence accrue. Cela signifie simplement que les compagnies aériennes se partagent un marché existant et qu'aucun nouveau marché ne se développera. C'est exactement le même genre d'argument que nous avons entendu lorsque nous étudions les charters à réservation préalable en 1978. Nous avons décidé de les autoriser à voler, ce qui a eu pour effet de stimuler le marché. Beaucoup de personnes ont commencé à prendre l'avion. La création de ces charters a permis de multiplier le nombre de passagers.

Il y a également eu transfert de passagers aux autres classes, mais là encore c'était une stimulation. Je pense que si les tarifs aériens restent raisonnables, là où il y a concurrence et en particulier concurrence sur les prix, plus de personnes prendront l'avion.

Cela devient évidemment de plus en plus difficile au fur et à mesure que les prix augmentent, ce qui a pour résultat de faire diminuer le nombre de passagers. De plus, les compagnies aériennes se trouvent dans une position très difficile, tant au Canada que dans les autres pays en raison de la situation économique. C'en est au point que les passagers diminuent alors que les avions sont tout aussi gros. Ce qui me révolte, et je ne sais pas si cela vous est déjà arrivé, c'est que parfois j'arrive à Toronto et j'entends qu'un avion a des ennuis mécaniques. Or, je sais très bien qu'Air Canada s'emploie à grouper deux vols prévus à une heure d'intervalle.

M. Bockstael: Merci. Il ne me reste qu'une minute, monsieur le président, et ma question sera brève. Un de mes collègues a dit que des primes étaient offertes aux compagnies aériennes pour pousser les gens à prendre l'avion. Tout comme les supermarchés offriront des prix promotionnels pour que les gens viennent acheter chez eux, pensez-vous que ces prix existent chez les compagnies aériennes, services qui sont alors compensés par l'interfinancement?

M. Benson: Non. A première vue, et M. Armstrong pourrait peut-être y répondre mieux que moi, je ne pense pas que cela arrive souvent dans l'industrie aéronautique. Je crois, en fait, que les compagnies aériennes aimeraient remplir tous leurs avions de passagers qui paieraient leurs billets au prix normal, de préférence en première classe, si tout le monde pouvait voyager en première classe. Elles s'intéressent ensuite aux voyages d'affaires et, en dernier recours, elles baisseront leurs prix pour remplir le reste de l'avion. Cela vise également à utiliser l'avion. En raison du coût considérable d'un avion qui reste au sol, elles organiseront des services de nuit et ainsi de suite; elles le feront tant qu'elles pourront couvrir leurs coûts

[Text]

some contribution to the overhead cost of owning that aircraft and keeping it in operation.

Mr. Bockstael: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Benson, with regard to your comment about fake equipment breakdowns

Mr. Benson: That was not an accusation.

The Chairman: I am not saying it was an accusation.

Mr. Benson: It was a supposition.

The Chairman: I said comment. Is the CTC powerless to do anything about that?

Mr. Benson: I suppose one could do something about it if one could prove that was the case, but you can never prove that is the case.

The Chairman: You would have to have . . .

Mr. Benson: I really have sympathy, in some cases, where people are flying hourly flights out of somewhere like Toronto or Montreal. They may have two flights which are only an hour apart, and both are half-filled. It makes much more sense to let the people wait a little bit longer and fly an hour later, unless there is . . . Especially at mid-day, when it happened to me. I have some sympathy for them doing that, although . . .

The Chairman: Unless the passenger has an appointment somewhere for emergency surgery or something.

Mr. Benson: That is right.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Our last questioner on the first round is Mr. Campbell.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

I just have a couple of brief questions to Mr. Benson. On the local level—local carriers or local charters—I believe you issue licences to someone who says he has an aircraft in the region, and has had some requests to take hunters fishing or hunting or whatever it might be. They infiltrate eventually into a local market, and the local market wants to expand and get into the regional market. I have been hearing recently that many of those companies we licensed over the years are simply not operating.

First, is there any cost involved to that operator to obtain a licence?

Mr. Benson: I will leave this to Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: No. There is no cost.

Mr. Campbell (LaSalle): There is no cost.

Mr. Armstrong: Other than his own expenses.

Mr. Campbell (LaSalle): Yes, but I am talking about no cost by the CTC to obtain the licence.

[Translation]

marginaux et obtenir une contribution aux frais généraux d'exploitations de leurs avions.

M. Bockstael: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Benson, en ce qui concerne l'observation que vous avez faite à propos des pannes simulées . . .

M. Benson: Ce n'était pas une accusation.

Le président: Je n'ai pas dit cela non plus.

M. Benson: C'était une supposition.

Le président: Et j'ai dit observation. La Commission canadienne des transports ne peut-elle rien faire à ce sujet?

M. Benson: Je suppose que l'on pourrait faire quelque chose si on arrivait à prouver que tel était le cas, mais on ne peut jamais le prouver.

Le président: Il faudrait avoir . . .

M. Benson: En fait, j'ai beaucoup de sympathie, dans certains cas, pour les compagnies aériennes qui doivent assurer des vols toutes les heures de Toronto ou de Montréal. Elles peuvent avoir deux vols à une heure d'intervalle seulement alors que ces deux avions sont à moitié pleins. Il est effectivement beaucoup plus censé de faire attendre les gens et d'assurer le vol une heure plus tard, à moins que . . . Spécialement à midi, lorsque cela m'est arrivé. Je peux comprendre ce qu'ils font, bien que . . .

Le président: A moins que le passager n'ait un rendez-vous urgent quelque part.

M. Benson: Exactement.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Le dernier sur ma liste est M. Campbell.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

J'ai deux questions très brèves à poser à M. Benson. À l'échelle locale, qu'il s'agisse des transporteurs ou des charters locaux, je suppose que vous délivrez des permis à quiconque possède un avion dans la région et a reçu des demandes de la part de chasseurs ou de pêcheurs pour qu'il les emmène pêcher ou chasser ou dans tout autre but. Ils finissent par s'implanter sur un marché local et veulent s'élargir et s'implanter sur le marché régional. J'ai entendu dire récemment que beaucoup de ces compagnies aériennes auxquelles nous avions délivré un permis au fil des ans ne sont pas exploitées.

Premièrement, l'exploitant d'une compagnie aérienne doit-il payer quelque chose pour obtenir un permis?

M. Benson: Je demanderai à M. Armstrong de répondre.

M. Armstrong: Non, cela ne lui coûte rien.

M. Campbell (LaSalle): Les coûts sont nuls.

M. Armstrong: Autres que ses propres dépenses.

M. Campbell (LaSalle): Oui, mais en fait je voulais vous demander si cela ne coûtait rien à la Commission canadienne des transports d'obtenir ce permis.

[Texte]

Mr. Armstrong: No.

Mr. Campbell (LaSalle): So if someone wants to obtain that kind of licence, he has two ways of going, either to go to that company and offer They can ask \$30,000, \$40,000, \$50,000 or \$60,000 for a licence which they have paid nothing for. Is there any limit of time, or do you have any checks on those companies you have issued licences to, which are not flying or which at the moment have no aircraft, and can you request that licence be given back to you people for other purposes?

Mr. Armstrong: Yes, Mr. Chairman, we monitor the use made of licences. If we identify a dormant licence, which is the way we describe what you have just been mentioning, we will issue an order requiring the carrier, the licensee, to show cause why that licence should not be either cancelled or suspended for failure, in short, to operate the service authorized. Depending on what the answer is, we would proceed down the road. This is a constant process that is going on all the time.

• 1155

Now, we depend on the statistics available, and the statistics are usually several months behind, so we do not usually take proceedings against a carrier until there is a period of dormancy which may be as long as a year.

Mr. Campbell (LaSalle): So there would be no permits that could go on for four or five years without it being recalled?

Mr. Armstrong: There should not be, because we have this process going on.

Mr. Campbell (LaSalle): Okay. The report from the president says that you are responsible for the economic regulations of civil aviation in Canada. We have had witnesses for most of the regional airlines; one of them was Nordair, and another Quebecair. We just got news that Nordair will stay under the wing of Air Canada, and maybe the chairman would want to comment if he feels that is viable, because Quebecair says they are not getting their fair share of the market, maybe because of Nordair. There is talk of a merger and you are responsible to a certain extent for mergers. Would you like to comment? Would it be more viable to have the two merged and provide a more viable service, or do you feel that the service they are providing in the territory they have at the moment is reasonable?

Mr. Benson: It is a very interesting question, because the Canadian Transport Commission did authorize the purchase of Nordair by Air Canada. It was subject to commission approval, just as the sale to anyone else would be subject to commission approval. Whether or not it is economic for Nordair and Quebecair to be together and fly is, I think, a business matter which would have to be decided by the people who are trying to put something together.

As I understand the situation, and your comment is beyond that, over the past long period of time the government has been looking for somebody to come up with a proposition that was viable and acceptable for the disposition of Nordair, and

{Traduction]

M. Armstrong: Non.

M. Campbell (LaSalle): Donc, si quelqu'un désire obtenir ce permis, il a deux possibilités, soit aller à cette société et offrir . . . Elles peuvent demander \$30,000, \$40,000, \$50,000 ou \$60,000 pour un permis qui ne leur a rien coûté. Existe-t-il un délai ou pouvez-vous contrôler ces compagnies auxquelles vous avez délivré des permis, qui n'assurent pas de vols ou qui pour le moment n'ont pas d'avions, et pouvez-vous leur demander de restituer ce permis?

M. Armstrong: Oui, monsieur le président, nous surveillons la façon dont les permis sont utilisés. Si nous savons qu'un permis ne sert à rien, nous allons demander au transporteur, au détenteur de permis de nous préciser les raisons pour lesquelles ce permis ne devrait pas être annulé ou suspendu puisqu'il n'exploite pas le service autorisé. Ensuite, nous déciderions des mesures à prendre en fonction de la réponse qui nous serait donnée. C'est un processus qui ne cesse jamais.

Mais nous dépendons des statistiques disponibles et en général elles datent de plusieurs mois, si bien que nous n'intentons pas d'action contre un transporteur avant peut-être un an.

M. Campbell (LaSalle): Donc, aucun permis ne pourrait durer quatre ou cinq ans sans qu'il soit contrôlé?

M. Armstrong: Normalement non, du fait du processus en cours.

M. Campbell (LaSalle): Bien. Le rapport du président stipule que vous êtes responsable de la définition de la réglementation économique de l'aviation civile au Canada. La plupart des compagnies aériennes régionales ont comparu devant nous, notamment Nordair et Québecair. Nous venons tout juste d'apprendre que Nordair relèvera toujours d'Air Canada, et le président voudra peut-être faire quelques observations à ce sujet s'il pense que cela peut se faire, car Québecair prétend ne pas obtenir sa part du marché, peut-être à cause de Nordair. On parle de fusion et vous êtes, dans une certaine mesure, responsable des fusions. Avez-vous des observations à faire à ce sujet? Serait-il plus rentable que les deux compagnies fusionnent et offrent un service plus rentable, ou pensez-vous que les services qu'elles offrent dans leur région sont satisfaisants?

M. Benson: Ce sont des questions très intéressantes car la Commission canadienne des transports a effectivement autorisé l'achat de Nordair par Air Canada. Cette décision a été soumise à l'approbation de la Commission tout comme toute autre vente le serait. Quant à savoir s'il serait rentable que Nordair et Québecair fusionnent, je crois, qu'il s'agit-là d'une question d'ordre commercial qui devrait être prise par ceux qui essaient de le faire.

Si je comprends bien la situation, je crois que le Gouvernement cherche maintenant depuis longtemps quelqu'un qui pourrait lui présenter une proposition rentable et acceptable pour qu'il puisse se débarrasser de Nordair et cela n'est jamais

[Text]

this has not happened. I cannot comment beyond that, to my knowledge. Of course, we are not involved in negotiations, we are simply down at the point where when the negotiations are over people come to us and say, will you approve this transfer?

Mr. Campbell (LaSalle): One last question, Mr. Chairman. You might have answered this, Mr. Benson, it is in regard to the control of the size of aircraft. I have not completely read your comments, and I am sorry I was late, I apologize for that. But in many cases, at local or regional levels, we find that companies are operating the wrong type of aircraft for the type of routes they are flying. Are you responsible for determining the size of aircraft, or is that the corporation's responsibility, if you just might tell me by commenting? We know that the regionals are in trouble, some not seriously, but I feel, from discussing with them, that the type of aircraft has a direct bearing on whether they can be very viable or not.

Mr. Benson: I will leave this to Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, to the extent that when any carrier, regional or local, applies for a licence to offer a specific service, his proposal would be for a particular type of aircraft, and the licence when it is issued, if it is a positive decision, will authorize the service to the points with aircraft in specific groups.

Once that authority is given, the question of the selection of the aircraft itself within the groups authorized is one for the management of the company. So that is the limit of our control over the size. We cannot go to him subsequently and say: That aircraft is too big, buy yourself an "F" or something, or an "E", you would be much better off than with what you are trying to operate now.

• 1200

Mr. Campbell (LaSalle): Unless he supposes that he can go back to you in six months and say that if he had an extra line he could make it viable and could keep the aircraft.

Mr. Armstrong: That is what happens all the time.

Mr. Campbell (LaSalle): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell. It is now 12 o'clock. I have four people who have indicated they wish to ask questions on the second round so I am going to make the time limit very short on the second round. I know many members of the committee have other commitments between now and Question Period. We will start with Mr. Nowlan, and we will be out of here before 12.30.

Mr. Nowlan: Or 1 o'clock. I guess the time limit is about five minutes on this second round, Mr. Chairman and Mr. Benson, so I will try to be short on the questions. I know the difficulty is sometimes with the answers; it is kind of hard to get it down. But no ministerial answers: I mean, answer as a commissioner or chairman of the committee, great.

[Translation]

arrivé. Je ne peux pas en dire davantage. Evidemment, nous ne participons pas aux négociations, et ce n'est que lorsque les négociations seront terminées que les responsables se présenteront devant notre Commission et nous demanderont d'approuver la fusion.

M. Campbell (LaSalle): Une dernière question, monsieur le président. Vous y avez peut-être répondu, monsieur Benson, il s'agit du contrôle de la taille des avions. Je n'ai pas complètement lu vos commentaires, et excusez-moi d'avoir été en retard. Mais dans de nombreux cas, à l'échelle locale ou régionale, nous constatons que les compagnies font voler un avion qui ne convient pas au type de route. Êtes-vous chargé de déterminer l'importance des avions, ou est-ce la responsabilité de la compagnie? Nous savons que les transporteurs régionaux éprouvent des difficultés, dont certaines ne sont pas graves, mais je pense, après avoir discuté avec eux, que le type d'avion a des répercussions directes sur leur rentabilité.

M. Benson: Je vais demander à M. Armstrong d'y répondre.

M. Armstrong: Monsieur le président, lorsqu'un transporteur, régional ou local, demande un permis en vue d'offrir un service précis, ses propositions portent sur un type particulier d'avion et le permis, une fois délivré, si la décision est favorable, autorise le service au point désigné, les avions appartenant à des catégories précises.

Dès que l'autorisation est délivrée, il revient à la direction de choisir les avions à l'intérieur des catégories autorisées. Donc, voilà où s'arrête notre contrôle. Nous ne pouvons pas lui dire: cet avion est trop gros, achetez un «F» ou un «E», il sera plus rentable que celui que vous utilisez maintenant.

M. Campbell (LaSalle): A moins qu'il ne se représente devant vous dans six mois et qu'il ne vous dise que s'il bénéficierait d'une autre ligne, son service serait rentable et il pourrait conserver l'avion en question.

M. Armstrong: C'est ce qui arrive tout le temps.

M. Campbell (LaSalle): Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Campbell. Il est maintenant midi; quatre personnes ont indiqué qu'elles désiraient poser des questions lors du second tour; le temps de parole de chacun sera très court. Je sais que de nombreux membres du Comité ont d'autres choses à faire entre maintenant et la période de questions. Nous allons donc commencer avec M. Nowlan, et j'espère que nous aurons fini avant 12h 30.

M. Nowlan: Ou 13 heures. Je crois que le temps de parole est d'environ cinq minutes lors de ce deuxième tour, monsieur le président et monsieur Benson, donc j'essaierai d'être bref. Je sais que les réponses posent parfois des difficultés; il est difficile parfois de les dire. Mais je ne veux pas de réponse ministérielle; je veux dire, répondez en tant que commissaire au président du Comité.

[Texte]

My first question. I really find it rather incredible that there are not some figures, an estimate of, in effect, what percentage of Canadians fly regularly. I do find that very difficult. We talked about the census. But I have been on planes, you have been on planes; certainly on Air Canada and CP Air there have been surveys done on the planes which I thought sometimes were done by carriers. I even thought one I answered some time ago was done by DOT. We had witnesses from the States who did give us that type of information in terms of the distinction between regular passengers and leisure-class passengers.

I do not want to waste much more time, but I really wonder if that is not available because, Mr. Chairman, how can we define something that is so controversial in the hearings here? We all talk about a market and, as some of the carriers have said, that the market is static. You yourself, Mr. Benson, in that interesting speech you gave referred to it, and in answer to Mr. Bockstael you mentioned that with the ABCs there was a stimulation of growth in traffic. So there must be some figures on this. On page 15 of your speech, just for the record, you said:

As judged by the response of the Canadian public, the real decline in air fares has clearly had a stimulative effect on the demand for air services within the domestic market. Domestic passenger traffic grew at an annual rate of over 13 percent from 1978 to 1980 compared with only 2 percent growth in the prior years. In fact, analyses conducted by Commission staff suggested approximately half the passengers purchasing low-priced air fares would not have travelled if these fares had not been available.

My question is: is there no information on this potential market?

Mr. Benson: We have a breakdown between class B and class A passengers which are regular and leisure-time passengers. We have statistics on the numbers of passengers flying and the passenger miles flown. The one question we find difficult to answer is how many people in Canada fly in total, different people. Not the number of passengers, but to get out the repeats. I will see if there is any information on that.

Mr. Nowlan: Yes, it is the percentage of Canadians, that is what I am looking for.

Mr. Benson: I will try to get some information.

Mr. Nowlan: As an estimate, because I know the thing cannot be statistically correct.

The next question is also statistical. Again, I appreciate that you have this research capability. I think you said in answer to another question that you did not think premiums were given out to stimulate traffic. I did not quite understand what you

[Traduction]

Voici ma première question. Je trouve incroyable qu'il n'y ait pas de statistiques sur le pourcentage de Canadiens qui prennent l'avion régulièrement. C'est très difficile à avaler. Nous avons parlé du recensement. Mais j'ai pris des avions, vous avez pris des avions; mais Air Canada et CP Air ont certainement fait des enquêtes à bord des avions. Je crois même qu'une des enquêtes à laquelle j'ai répondu, il y a quelque temps, a été menée par le ministère des Transports. Des témoins originaires des États-Unis nous ont donné ce type d'informations et ont même établi une distinction entre ceux qui prennent l'avion régulièrement et ceux qui prennent l'avion pour aller en vacances.

Je ne veux pas perdre davantage de temps, mais je me demande, si ces statistiques n'existent pas, monsieur le président, comment pouvons-nous définir quelque chose qui est si controversée, lors de ces audiences? Nous parlons tous d'un marché et, comme l'ont dit un certain nombre de transporteurs, d'un marché qui est statique. Vous-même, monsieur Benson, en avez même parlé dans le discours intéressant que vous avez donné, et en réponse à la question de M. Bockstael, vous avez dit qu'il y a une stimulation de la croissance lors de l'arrivée sur le marché des charters à réservation préalable. Il doit y avoir des statistiques à ce sujet. A la page 15 de votre déclaration, uniquement pour le procès-verbal, vous dites:

À en juger par la réaction de la population canadienne, cette diminution réelle des tarifs aériens a nettement stimulé la demande des services aériens sur le marché intérieur. Le trafic aérien des passagers s'est accru au taux annuel de plus de 13 p.100 de 1978 à 1980, alors qu'il n'accusait qu'une augmentation de 2 p.100 au cours des années précédentes. De fait, le personnel de la commission a effectué des analyses qui démontrent que la moitié environ des passagers qui ont profité des tarifs aériens réduits se seraient abstenus de voyager si ces tarifs n'avaient pas existé.

Ma question est donc celle-ci: n'a-t-on aucune information sur ce marché potentiel?

M. Benson: Il existe une ventilation pour les passagers de classe B et de classe A, qui sont les passagers prenant régulièrement l'avion et ceux qui ne le prennent que pour leurs vacances. Nous avons des statistiques sur le nombre de passagers qui prennent l'avion et le nombre de milles-passager. Mais il est difficile de savoir combien de personnes, au Canada, prennent l'avion, au total, combien de personnes différentes. Non pas le nombre de passagers, mais ceux qui voyagent plusieurs fois. Je verrai s'il n'existe pas des statistiques à ce sujet.

M. Nowlan: Oui, je cherche à savoir le pourcentage de Canadiens qui prennent l'avion.

M. Benson: J'essaierai d'obtenir cette information.

M. Nowlan: Une information approximative, puisque je sais qu'elle ne peut pas être exacte du point de vue statistique.

Ma question suivante est également d'ordre statistique. De nouveau, je sais que vous pouvez effectuer des recherches. Je crois que vous avez dit, en réponse à une autre question, que vous ne pensiez pas que les primes avaient été distribuées aux

[Text]

meant. My question is: are you suggesting there is not, in effect, cross-subsidization in air fares between either the domestic market and the international market or between a high-density route domestically against a low-density route?

Mr. Benson: There are several questions there. Internationally and domestically I would say that on over all there is not any cross-subsidization. If you are talking trans-Atlantic and domestic, our experience shows that there is no cross-subsidization to amount to anything.

Mr. Nowlan: Let us get down into the world of reality, what about the traffic going to Florida or to Hawaii versus the domestic passenger going from Halifax to Ottawa?

Mr. Fosbrooke: Mr. Chairman, if I may, I will address this issue. We have done some analysis in terms of various fare types and in terms of, we will say, route groupings of the carriers. For example, Mr. Benson alluded to domestic versus international. He was quite correct in terms of if you aggregate all domestic routes versus all international routes there is no apparent cross-subsidization between those two routes. They basically cover their variable costs; they also basically cover their total costs.

• 1205

Fare types on those routes: we have done some analysis in terms of domestic trans-con routes in the year 1978; we examined the fare types on those routes. We could say, I think, within reason, and based upon our assumptions, that the lower-priced fares, the B class fares on a mixed plane, which is a plane carrying B class, cover variable costs. It makes a small contribution to overhead, but it is basically covering variable costs.

In terms of international, we have just completed some examination of the trans-Atlantic route, again for 1978. The basic experience is the same: the B class fares are covering their expenses. Obviously, the economy class is making a greater contribution to overhead.

Mr. Nowlan: Okay.

The Chairman: Your final question, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Oh, good gracious, I just got started on the thing. Put me down for a third round then, because this is very fundamental.

Are those studies some of the things that you tabled? Is the information in those studies available to us?

Mr. Benson: Some of the information is confidential and is not available, but the studies that I gave you a list of are all available.

Mr. Nowlan: This is getting close to my last question on this round. How do you work in this cross-subsidization? As I understand it, you had this hearing on predatory rates with Air Canada and Touram, I guess last summer, and your ATC

[Translation]

compagnies aériennes pour stimuler le trafic. Je n'ai pas très bien compris ce que vous avez voulu dire. Ma question est celle-ci: ne pensez-vous pas qu'il y ait, en fait, interfinancement en ce qui concerne les tarifs aériens entre, soit le marché intérieur et le marché international, soit entre une ligne intérieure à forte densité et une ligne à faible densité?

M. Benson: Vous venez de poser plusieurs questions. Je dois dire qu'à l'échelle internationale et nationale, il n'y a pas d'interfinancement. Si vous parlez des vols transatlantiques et intérieurs, il n'y a pas d'interfinancement.

M. Nowlan: Prenons donc des exemples concrets. N'y a-t-il pas une différence entre ceux qui vont en Floride ou à Hawaï et ceux qui vont de Halifax à Ottawa?

M. Fosbrooke: Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais répondre à cette question. Nous avons analysé certains types de tarifs aériens et certaines lignes assurées par les transporteurs. Par exemple, M. Benson a parlé du trafic intérieur par rapport au trafic international. Il avait tout à fait raison, car si vous regroupez toutes les lignes intérieures par rapport à toutes les lignes internationales, il n'y a aucun interfinancement apparent entre ces deux lignes. Grosso modo, ces transporteurs couvrent leurs coûts variables, ainsi que l'ensemble de leurs coûts.

Quant aux types de tarifs pratiqués sur ces lignes, nous avons fait quelques analyses à propos des lignes intérieures transcontinentales en 1978; nous avons examiné les types de tarifs proposés sur ces lignes. Je crois qu'on peut dire sans se tromper et, compte tenu de nos analyses, que les tarifs les moins chers, les tarifs de classe B sur un avion mixte, qui est un avion comportant une classe B, couvrent les coûts variables. Ils contribuent un peu aux frais généraux, mais grosso modo, les coûts variables sont couverts.

En ce qui concerne les lignes internationales, nous venons de terminer l'analyse des lignes transatlantiques pour 1978. On retrouve à peu près les mêmes éléments: les tarifs de classe B couvrent les dépenses. Évidemment, la classe économique contribue davantage aux frais généraux.

M. Nowlan: Bien.

Le président: Votre dernière question, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Oh, mais je viens tout juste de commencer. Mettez mon nom pour le troisième tour, car ceci est très important.

Ces études font-elles partie de ce que vous avez déposé? Peut-on avoir les informations qui figurent dans ces études?

M. Benson: Certains de ces renseignements sont confidentiels, et ne sont donc pas disponibles, mais les études dont je vous ai distribué une liste sont toutes disponibles.

M. Nowlan: J'arrive presque à ma dernière question. Comment calculez-vous cet interfinancement? Si je comprends bien, vous avez organisé une audience l'été dernier, je crois, avec Air Canada et Touram, au sujet des tarifs abusivement

[Texte]

committee found, through a study of statistics, that these rates were predatory. What prompted the review committee and how does a review committee come into operation to review what the ATC did? In effect, as I understand it, the review said they were not predatory.

Mr. Benson: There is an application for a review; a relook is taken by either of the parties involved; it then goes to the review committee, which is the chairman of all the other committees; they look at the evidence again, and they form a different opinion.

Mr. Nowlan: Okay, that is coming very close back to the workings of the committee. You said earlier, Mr. Benson, that you were satisfied with the status quo of the process; I think that is how you said it earlier. How much ministerial interference—I say interference—or ministerial direction do you get on some of these controversial differences of opinion in terms of whether it is predatory rates, in terms of your Class 10 proposal? That proposal was floated by your ATC committee asking for a response from the air carriers, which you got, I think, in January of this year, and yet nothing further has been done.

I come to recent history all in one question because I am going to be ruled out in a minute. It is to your credit, as I read some of the evidence on your ABC hearings in 1977, that at that time the then minister, Mr. Lang, had written a confidential letter and you quite properly opened the whole thing up. How many ministerial phone calls are there to you or the chairman of the ATC?

Mr. Benson: Almost none; on matters such as that, none at all. They do not interfere with our operation in making individual decisions in the committee. They may say something publicly, which we take note of.

Mr. Nowlan: In public it is different.

Mr. Benson: Any conversations between the minister and the chairman of the committee or myself, on matters before us, are public.

Mr. Nowlan: So the Class 10 proposal really has not gone off dead centre. Is that just because you knew or were aware that we were going to be studying a white paper on domestic policy? Why has that not proceeded?

Mr. Benson: I will leave that to Mr. Armstrong.

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, it is proceeding, but very slowly. I suppose part of the explanation is that, because of this process of policy generation that is going on—

Mr. Nowlan: Right now.

Mr. Armstrong: —we have considered it inappropriate for us as a committee to start a public inquiry into the same matter. This has been quite a restriction on us. It has been frustrating for quite a long time.

[Traduction]

bas, et votre comité du transport aérien, grâce à une étude des statistiques, a trouvé que ces tarifs étaient effectivement abusivement bas. Pourquoi le comité a-t-il décidé d'examiner la chose, et comment crée-t-on un comité d'examen pour vérifier ce que le comité du transport aérien a fait? En fait, si je comprends bien, le comité d'examen a déclaré qu'ils n'étaient pas abusivement bas.

M. Benson: Il y a une demande d'examen; une des deux parties concernées passe en revue la situation; le comité d'examen, qui est le président de tous les autres comités, en est saisi; et il examine de nouveau les preuves et se fait une opinion différente.

M. Nowlan: Bien; ceci revient à peu près à ce que fait le comité. Vous avez dit tout à l'heure, monsieur Benson, que vous désiriez le statu quo; je crois que c'est ce que vous avez dit tout à l'heure. Quelle est l'importance de l'ingérence ministérielle—et je dis ingérence—ou de l'influence ministérielle à propos de certaines de ces différences d'opinions controversées, à savoir s'il s'agit de taux abusivement bas, et à propos de votre proposition dite de classe 10? Cette proposition a été suggérée par votre comité du transport aérien et demandait une réponse des transporteurs aériens, que vous avez obtenue, je crois, en janvier de cette année, et pourtant, rien n'a été fait encore.

Je passe là-dessus rapidement, car je sens qu'on va m'arrêter dans une minute. Il faut vous féliciter; j'ai lu certains des témoignages de vos audiences sur les charters à réservation préalable en 1977, car à cette époque, le ministre, M. Lang, avait écrit une lettre confidentielle, et vous avez décidé, à bon escient, de dévoiler l'affaire. Combien recevez-vous d'appels téléphoniques du ministère, vous ou le président du comité du transport aérien?

M. Benson: Presque pas; pour des questions telles que celles-ci, aucun. Ils ne s'ingèrent pas dans nos affaires en prenant des décisions individuelles au sein du comité. Ils peuvent dire quelque chose publiquement, que nous notons.

M. Nowlan: En public, c'est différent.

M. Benson: Toutes les conversations se déroulant entre le ministre et le président du comité, ou moi-même, à propos de questions dont nous sommes saisis, sont publiques.

M. Nowlan: Donc, la proposition dite de classe 10 n'est pas morte. Est-ce parce que vous saviez que nous allions étudier un livre blanc sur la politique intérieure? Pourquoi cette proposition n'a-t-elle pas eu de suite?

M. Benson: Je vais demander à M. Armstrong d'y répondre.

M. Armstrong: Monsieur le président, cette affaire suit son chemin très lentement. Et je suppose que cela est dû au fait que, en raison de tout cet apport qui...

M. Nowlan: Maintenant.

M. Armstrong: ... nous n'avons pas jugé utile, en tant que comité, de lancer une enquête publique à propos du même sujet. Cette restriction était très dure. Nous en avons subi les conséquences pendant longtemps.

[Text]

The Chairman: Mr. Nowlan . . .**Mr. Nowlan:** This is my supplementary.

This is very interesting. Earlier you said that to have a reality of domestic air policy you had to consider charters and or the distinction sometimes being scheds and charter carriers, and your Class 10 proposal was directed to some of the omissions, really, in this white paper. How do you get the opportunity to comment to the minister on that, or is your only vehicle really here today with us?

• 1210

Mr. Benson: We will comment to the minister if he asks our advice, and he frequently does ask for our advice on policy matters and then we will pass it on to him. We do that continuously. As to the Class 10 inquiry, as Mr. Armstrong has indicated we thought it would be inappropriate for us to proceed with it in the face of a parliamentary committee's having hearings on the same subject.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.**Mr. Nowlan:** Will you put me on the third round, please?

The Chairman: Mr. Bockstael—and may I ask you please not to use Mr. Nowlan's clock. Five minutes.

Mr. Bockstael: All right. I will be very brief, it is just supplemental to what I asked earlier.

Mr. Benson, would you say that it is quite easy to point a finger at scheduled airline fares, saying that they are above what is actually needed when there is more than an 85 per cent load factor in consideration when compared with charter operations, but that this fare is nevertheless required and is much less than the required when the load factor is down below the 40 per cent?

Mr. Benson: At a 45 per cent load factor you would have higher fares, but I think the simple answer to that question is that no airline that I know of in Canada is getting excess returns on investment.

Mr. Bockstael: Okay.

The other point, sir—I am going to go quickly: Carriers appear anxious to enter the competition in high-volume passenger routes. This is not so in remote localities. I have in my possession cases in northern B.C., for instance, where during the tourist and hunting seasons there are entrepreneurs who are quite anxious to take charters into remote areas, but then they leave it up to the licensed carrier to do the nuts-and-bolts work all year round and take care of the needs of the people. Therefore, there has to be a certain protection, would you not agree, for the local carrier? That local carrier is expected to maintain service year-round, and there has to be a certain protection for that carrier, rather giving the advantage to the charter person who wants to come in just to skim the cream off the top at the peak of the season.

[Translation]

Le président: Monsieur Nowlan . . .**M. Nowlan:** C'est ma question supplémentaire.

Tout ceci est très intéressant. Tout à l'heure, vous avez dit que pour avoir une politique réelle sur les transports aériens intérieurs, il fallait se pencher sur la question des charters ou sur la distinction établie parfois entre les transporteurs réguliers et les transporteurs charters, et votre proposition de catégorie 10 portait sur certaines des omissions qui figuraient dans ce livre blanc. Comment pouvez-vous faire vos observations au ministre à ce sujet ou ne pouvez-vous vous exprimer qu'ici aujourd'hui?

M. Benson: Nous ferons des observations au ministre s'il nous demande notre avis, ce qu'il fait fréquemment à propos d'actions précises. Nous le faisons continuellement. Quant à l'enquête sur la catégorie 10, et comme M. Armstrong l'a dit, nous avons pensé qu'il n'était pas justifié de la lancer, étant donné qu'un comité parlementaire avait organisé des audiences sur le même sujet.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Pouvez-vous inscrire mon nom pour le troisième tour?

Le président: Monsieur Bockstael—et je vous demanderais de ne pas vous fier à la montre de M. Nowlan. Cinq minutes.

M. Bockstael: Bien. Je serai très bref, c'est juste une question qui rejoint celle que j'ai posée tout à l'heure.

Monsieur Benson, pensez-vous qu'il serait facile de dénoncer les tarifs aériens pratiqués par les compagnies aériennes régulières en disant qu'ils sont supérieurs au coût réel, lorsque l'avion est plein à 85 p.100, par rapport aux compagnies de charters, mais que ces tarifs sont néanmoins nécessaires et qu'ils sont même inférieurs, lorsque l'avion n'est plein qu'à moins de 40 p. 100?

M. Benson: Les tarifs devraient être plus élevés lorsque l'avion n'est plein qu'à 45 p. 100, mais je pense que la réponse à cette question, c'est qu'aucune compagnie aérienne au Canada ne réalise des bénéfices excessifs.

M. Bockstael: Bien.

J'aurais un autre point à vous soumettre et je veux aller vite: les transporteurs semblent impatients de vouloir se livrer une concurrence sur les lignes où le trafic est élevé. Ce n'est pas le cas dans les localités éloignées. Je puis vous citer des exemples, dans le nord de la Colombie-Britannique, où, durant la saison touristique et la saison de chasse, certains sont impatients d'organiser des charters dans les régions éloignées, mais ensuite, laissent aux transporteurs détenteurs d'un permis le soin de faire le travail de tous les jours et de répondre aux besoins de la population. Par conséquent, ne pensez-vous pas que le transporteur local devrait être un peu protégé? Il doit assurer un service toute l'année, et il devrait pouvoir bénéficier d'une certaine protection au lieu de donner l'avantage à ceux qui organisent des charters et qui désirent simplement se tailler la grosse part du gâteau lors des périodes de pointe.

[Texte]

Mr. Benson: Yes. Presently there are position charges, which are under review at the present time, but also there has to be some kind of protection for the local carrier to make sure that he is viable—if he is going to continue and it is a good operation, they sometimes need protection. But I have indicated that where competition will work in northern routes we have tried to institute it through allowing charters to fly as well as the . . .

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, just by way of example: I am not leaving the domestic air policy, but the example I want to use is that in a city such as Ottawa or Toronto taxis, and taxi fares, are controlled by a municipal board, and all the taxis charge the same rate for the distance, and so forth. If it were not so, there would be utter chaos in the city over taxis vying for pick-ups. Is there not a danger, in your mind, that if we just throw open air fares indiscriminately, as we could have done with taxis, this could also create a certain amount of chaos?

Mr. Benson: The air fares are pretty open, as you know. There is a lot of competition in air fares, but they have fences built in to get the particular fare. I think this is quite possible and feasible, and where two carriers, who are both substantial carriers, are in competition on a route that has substantial traffic, I see no reason why they cannot compete farewise.

Mr. Bockstael: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Skelly—five minutes, please.

Mr. Skelly: Just a short question, on the heels of one that came up over here, on the cost of applying for a licence and the time in which licences are eventually granted. I have had quite a number of carriers complain that they have done studies on particular markets that might become available to them—especially, again, in British Columbia and on the west coast, but I know this would apply on the east coast and in other areas. Most of those operators can make money about seven months of the year and then through the winter months they wind up either providing the service on a hit-and-miss basis or are running in the red. When they identify a potential market they have done their financial studies to support the thing for themselves, looked at the market, and what not, and then prepared a licence application, quite often it is two years down the road before it ever arrives and the circumstances often change. When there is an opportunity to get into a market and make some money and become stable in terms of service and of the financial aspect of it, two years down the road they have undergone an enormous amount of expense, situations have changed. Is there any way of accelerating the method by which the CTC processes applications and gets responses back to operators?

• 1215

Mr. Benson: I will leave this to Mr. Armstrong.

[Traduction]

M. Benson: Oui. Il y a actuellement des difficultés que nous examinons à l'heure actuelle, mais il faut également assurer une certaine protection au transporteur local, en vue de s'assurer que son opération est rentable; s'il doit continuer de façon rentable, il a besoin parfois d'une certaine protection. Mais j'ai dit que, là où la concurrence joue sur certaines lignes du Nord, nous avons essayé de la stimuler en permettant aux charters d'assurer également un service . . .

M. Bockstael: Monsieur le président, je voudrais vous citer un exemple: je ne laisse pas de côté la politique sur le transport aérien intérieur, mais je voudrais dire que dans une ville telle qu'Ottawa ou Toronto, les taxis et les tarifs prélevés par ces derniers sont contrôlés par un conseil municipal, et tous les taxis prélèvent le même tarif, selon la distance, et ainsi de suite. Dans le cas contraire, ce serait le chaos total dans la ville, les taxis cherchant à obtenir le plus de clients. Ne pensez-vous pas que cela entraînerait également un certain chaos si les tarifs aériens n'étaient pas réglementés?

M. Benson: Certains tarifs aériens sont très libres, vous le savez. Il existe une forte concurrence sur le plan des tarifs aériens, mais il y a certaines barrières. Je pense que cela est tout à fait possible, et lorsque deux transporteurs, qui sont tous les deux importants, se livrent une concurrence sur une ligne où le trafic est important, je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient pas également se livrer une concurrence sur le plan des prix.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Skelly. Cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Skelly: Je voudrais continuer sur la même lancée que mon collègue, tout à l'heure, qui a soulevé la question du prix des permis et des délais d'obtention de ces permis. Un certain nombre de transporteurs se plaignent, car ils ont fait des études sur certains marchés qui montrent qu'ils pourraient s'y implanter—et de nouveau, je parle en particulier de la Colombie-Britannique et de la côte ouest, mais je sais que cela pourrait également être le cas sur la côte est et dans d'autres régions. La plupart des compagnies aériennes peuvent être rentables environ 7 mois par an, et pendant l'hiver, elles assurent un service cahin-caha, ou sont déficitaires. Lorsqu'elles pensent qu'un marché leur est ouvert, elles effectuent des études financières pour savoir si elles peuvent s'y lancer, reconnaissent le marché, et ainsi de suite, et demandent ensuite un permis, et il faut souvent deux ans avant que ce permis n'arrive, alors que les circonstances ont souvent changé. Lorsque les compagnies ont l'occasion de s'implanter sur un marché, d'être rentables et de se stabiliser, financièrement parlant et sur le plan des services assurés, la situation a changé lorsqu'elles reçoivent leur permis, deux ans plus tard, après avoir effectué d'importantes dépenses. Ne pourrait-on pas accélérer la méthode permettant à la Commission canadienne des transports de traiter les demandes et de répondre à ceux qui l'ont fait?

M. Benson: Je vais demander à M. Armstrong de répondre.

[Text]

Mr. Armstrong: Mr. Chairman, the first thing is that two years between application and decision is not the average time. It is a great deal shorter than that. In fact, off the cuff, I would say it is something more like six months in most cases.

Mr. Skelly: Is it a function of distance?

Mr. Armstrong: No, it is not. Do you mean the distance from Ottawa?

Mr. Skelly: That is what I was thinking.

Mr. Armstrong: No, it has nothing at all to do with that.

The expense the carrier goes to in formulating a proposal depends on his own appraisal of the situation. We particularly warn carriers in our guidelines to applicants not to make investments because they are making the application—in other words, not to commit resources before they have a decision. This does not stop them doing it; this is frequently what happens.

So we attempt to deal with the application just as fast as we possibly can. There are—I do not know what the number is—somewhere close to a thousand applications to be dealt with every year. They cannot all be dealt with by the end of the week, and this is why the average time is something like six months.

Mr. Skelly: On the other hand, two years is pretty tough when you have to earmark—

Mr. Armstrong: I would feel that there would be some special explanation as to why it was two years. There are such cases, no doubt, but that is a long way from being a typical case.

Mr. Skelly: Six months would be typical?

Mr. Armstrong: Six months or so. Six to eight months would be the normal average. There would be those which would be faster than that and those that would be slower.

Mr. Benson: Incidentally, we have had outsiders look at the processing of air applications with a view to trying to speed them up as much as possible, and there has been general agreement that the period that we are presently using on average is, under the law under which we have to operate, quite proper.

Mr. Skelly: Yes. The difficulty, of course, with the local operators is that—

Mr. Benson: Notices and—

Mr. Skelly: —if they are authorized to go when the seasonal downturn is on—

Mr. Benson: That is right.

Mr. Skelly: —they wind up flying for nothing and put themselves in horrible jeopardy. You ask them not to make investments, but certainly when aircraft and facilities become

[Translation]

M. Armstrong: Monsieur le président, je voudrais tout d'abord dire que le temps écoulé entre le dépôt de la demande et la prise de la décision n'est pas en général de deux ans. Le délai est beaucoup moins important que cela. En fait, à première vue, je dirais que le délai est de six mois, dans la plupart des cas.

M. Skelly: Cela dépend-il de la distance?

M. Armstrong: Non, pas du tout. Voulez-vous parler de la distance d'Ottawa?

M. Skelly: C'est effectivement ce à quoi je pensais.

M. Armstrong: Non, cela n'a rien à voir avec ça.

Les dépenses effectuées par le transporteur, lors de l'élaboration de sa demande, dépendent de l'évaluation qu'il a faite de la situation. Dans nos directives, nous avertissons les requérants de ne pas effectuer d'investissements, car ils ne font que déposer une demande; en d'autres termes, nous leur demandons de ne pas effectuer de dépenses avant d'avoir reçu une décision. Cela ne les empêche pas d'en faire; cela arrive très souvent.

Donc, nous essayons de traiter la demande aussi rapidement que nous le pouvons. Chaque année, nous devons traiter—et je ne connais pas le nombre exact—près d'un millier de demandes. Elles ne peuvent pas toutes être traitées d'ici à la fin de la semaine, et c'est la raison pour laquelle le délai moyen est d'environ six mois.

M. Skelly: D'un autre côté, deux ans, c'est long lorsqu'il faut...

M. Armstrong: Je pense qu'il y aurait une explication si le délai était de deux ans. Il existe de tels cas, sans aucun doute, mais c'est loin d'être un cas typique.

M. Skelly: Donc, un délai de six mois serait à peu près typique?

M. Armstrong: A peu près six mois. La moyenne serait de six à huit mois. Il y en aurait qui seraient traitées plus rapidement et d'autres plus lentement.

M. Benson: D'ailleurs, les personnes de l'extérieur ont examiné la façon dont nous traitons les demandes de permis, dans le but d'essayer d'accélérer le processus autant que possible, et tout le monde s'accorde à dire que le délai est tout à fait raisonnable, compte tenu de la loi qui nous administre.

M. Skelly: Oui. Le problème, évidemment, avec les exploitants locaux, c'est que...

M. Benson: Les avis et...

M. Skelly: ...s'ils sont autorisés à exploiter leur affaire lorsque la saison est terminée...

M. Benson: C'est exact.

M. Skelly: ... alors, ces compagnies ne sont pas rentables et éprouvent d'énormes difficultés. Vous leur demandez de ne pas faire d'investissements, mais lorsqu'elles peuvent bénéficier

[Texte]

available, you have to make some kind of commitment on the basis that—

Mr. Benson: It is unfortunate that you cannot have a varying type of licence where you can give a quick one in and out, and another one. But it just does not operate that way. The law is such that in applying you have to give notices, and this takes time, and other people have a chance to intervene. This kind of process takes time and there is no way you can get out of it other than by disregarding the law that exists.

Mr. Skelly: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: No. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: All right. Mr. Corbin has passed.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you. Just along those points in terms of the working of the commission: Did I understand it was a thousand applications for the ATC? We are not talking about the CTC?

Mr. Benson: No, the ATC.

Mr. Nowlan: Has that grown? Has that been standard? Are there some charts or evidence that we—

Mr. Benson: The annual report.

Mr. Nowlan: I beg your pardon?

Mr. Benson: The annual report has it every year.

Mr. Nowlan: How does it relate, though, since your ABC—

Mr. Benson: It is growing.

Mr. Armstrong: I would just like to add that those are just licensing applications, and that is not the only business that is transacted. If you take all of the applications which have a relation to fares or tariffs or conditions, it is just—

Mr. Nowlan: Okay, just on the fare bit. You were talking about, as I understood it, a sort of reform, trying to expedite some of the procedures. Has there been any consideration—I do not think this was asked earlier—given to in effect having fare changes within a certain limit, say if they are within the cost of living index or within a certain bracket, to be more automatic than fare increases or decreases over a certain figure to expedite procedures?

Mr. Armstrong: We are examining precisely that. I would say that when a fare is filed, if we do not take action against it, it comes into effect on the date of effectiveness.

• 1220

Mr. Nowlan: Yes.

[Traduction]

d'avions et d'installations, il faut prendre des engagements quant à . . .

M. Benson: Il est regrettable que l'on ne puisse pas instituer un type de permis que l'on pourrait délivrer rapidement et qui serait suivi d'un autre. Mais cela ne fonctionne pas ainsi. La loi est régie de telle façon qu'il faut envoyer des avis lorsqu'une demande est déposée; cela prend du temps, et d'autres personnes ont le droit d'intervenir. Tout ceci prend du temps, et la seule solution serait de ne pas tenir compte de la loi qui existe.

M. Skelly: Merci.

Le président: Merci, monsieur Skelly.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Non. Merci, monsieur le président.

Le président: Bien. M. Corbin passe son tour.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci. Je voudrais poser quelques questions sur les travaux de la commission: avez-vous dit que le comité des transports aériens devait traiter un millier de demandes? Il ne s'agit pas, en fait, de la Commission canadienne des transports?

M. Benson: Non, il s'agit du comité des transports aériens.

M. Nowlan: Ce chiffre a-t-il augmenté ou est-il resté stationnaire? Existe-t-il des tableaux ou des indices permettant de . . .

M. Benson: Le rapport annuel.

M. Nowlan: Excusez-moi?

M. Benson: Ces chiffres figurent dans le rapport annuel.

M. Nowlan: Quel rapport y a-t-il, cependant, étant donné que vos charters à réservation préalable . . .

M. Benson: Ce chiffre augmente.

M. Armstrong: Je voudrais simplement ajouter qu'il s'agit de demandes de permis uniquement, et ces transactions-là ne sont pas les seules. Si vous prenez toutes les demandes qui ont un rapport avec les tarifs, les conditions, c'est juste . . .

M. Nowlan: Bien, à propos des tarifs. Tout à l'heure, vous parliez, si j'ai bien compris, d'une espèce de réforme en vue d'essayer d'accélérer les procédures. Avez-vous pensé, je ne crois pas que cette question ait déjà été posée, à modifier plus rapidement les tarifs, disons, s'ils ne dépassent pas l'indice du coût de la vie ou une certaine tranche, plutôt qu'augmenter ou diminuer les tarifs dépassant une certaine limite, en vue d'accélérer les procédures?

M. Armstrong: C'est ce que nous faisons. Lorsqu'une demande de tarif est déposée, elle entre en vigueur à la date indiquée, si nous ne nous y opposons pas.

M. Nowlan: Oui.

[Text]

Mr. Armstrong: So to that extent it is automatic, and most filings—of the hundreds we get per year—come into effect on that basis.

Mr. Nowlan: Okay. On something else involving the commission: Earlier I think Mr. Benson mentioned—I think it was in answer to Mr. McDermid—as far as information from carriers goes, there was no problem. I remember earlier—I think from some of the carriers—there was certainly some evidence that information of carriers is deemed to be sort of a proprietary interest. This has prevented really comparative studies as to how you define the old variable cost routine, almost. And this is why it is difficult to assess cross-subsidization and other matters like this. Can you tell me quickly if our procedures for getting that information are as open as the CAB procedures in the United States?

Mr. Benson: No.

Mr. Nowlan: Well, is there some move to open them up?

Mr. Benson: Well, all I can say in answer to this is that we have looked at the proposed Freedom of Access to Information Act, and we see no problems operating within that act, because we are as open as that act is.

Mr. Nowlan: But as you well know, Mr. Benson, in terms of . . . Well, there was a function taken away—and now I guess is operated by the CRTC—in terms of broadcasting. Even the railways, of course . . . There have been these costing formulas worked out, and there is confidential information given to the CRTC, which does not jeopardize the proprietary interest of the carrier, or of the broadcaster, and I wonder if those matters are . . .

Mr. Benson: Well, we get any information we want from the carriers. We have no problems getting information.

Mr. Nowlan: It is just the public.

Mr. Benson: It is just that some of the information is such that it cannot be publicized, and indeed when we have hearings we have moves by counsel that certain proprietary information be made public. We make a judgment on the particular information at that time.

Mr. Nowlan: When you have the hearing, as I understand it, the Department of Transport may be involved. Do you think it would not, in this day and age, perhaps be more constructive if, in your public hearings, officials from Transport Canada—who at the present time do not participate but are always in the audience—in effect, either do participate actively, or at least provide you publicly with reports they have on the subject you are actually studying? I mean publicly.

Mr. Benson: Well, certainly there is nothing to stop them from doing this, and we would welcome anything they wish to provide us with.

Mr. Nowlan: I thought they were just in the audience, and that they did not really participate at your hearings.

Mr. Benson: No. They usually do not. They have, from time to time, participated in hearings to some degree. We would welcome their participation.

[Translation]

M. Armstrong: C'est donc automatique, avec les réserves que j'ai mentionnées, et la plupart des centaines de modifications prévues que nous recevons tombent dans cette catégorie.

M. Nowlan: M. Benson a mentionné, en réponse à M. McDermid, je pense, qu'on n'a pas de difficulté à obtenir des renseignements des transporteurs. Certains transporteurs ont certainement indiqué qu'ils estimaient avoir un droit de propriété à l'égard des renseignements qu'ils pouvaient fournir. Cela a empêché la réalisation d'études comparatives sur les variables de coûts. C'est pour cette raison qu'il est difficile d'évaluer le degré d'interfinancement, et d'autres questions connexes. Pouvez-vous me dire rapidement si nos procédures prévues pour obtenir ces renseignements sont aussi accessibles que les procédures américaines?

M. Benson: Non.

M. Nowlan: Prévoit-on les rendre plus accessibles?

M. Benson: Tout ce que je peux dire, c'est que nous avons examiné le projet de loi sur l'accès à l'information et nous n'aurions aucune difficulté à respecter ces dispositions sans changer nos méthodes actuelles.

M. Nowlan: On a supprimé une de vos fonctions concernant la radiodiffusion, qui relève maintenant du CRTC. Même les chemins de fer, bien entendu . . . On a pu mettre au point des formules pour déterminer les coûts, et ces renseignements confidentiels sont transmis au CRTC, ce qui ne met pas en danger leur caractère confidentiel pour le radiodiffuseur, ou le transporteur, et je me demande si ces questions . . .

M. Benson: Nous obtenons toutes les informations que nous voulons des transporteurs, cela ne pose aucune difficulté.

M. Nowlan: C'est simplement le public qui en est privé.

M. Benson: Certains renseignements ne peuvent pas être publiés, et lors de nos audiences, le conseiller peut proposer que certains renseignements confidentiels soient rendus publics. Nous prenons une décision pour chaque cas.

M. Nowlan: Je crois que des représentants du ministère des Transports peuvent assister à vos séances. Ne pensez-vous pas qu'il serait utile d'avoir une participation plus active de ce ministère, de sorte que vous puissiez recevoir publiquement les rapports faits par ses fonctionnaires sur les sujets que vous étudiez?

M. Benson: Il n'y a rien qui les en empêche et nous serions ravis d'accepter tout document qu'ils voudraient nous donner.

M. Nowlan: Je croyais que les représentants assistaient simplement, sans participer.

M. Benson: Non, d'habitude, ils ne participent pas. De temps à autre, cela leur est arrivé, et nous sommes heureux de le constater.

[Texte]

Mr. Nowlan: My last question really comes back to your speech, and perhaps it is a good way to end it up, for me anyway.

The Chairman: Are you going to make any more speeches, Mr. Benson?

Mr. Nowlan: This was a very well constructed one.

Mr. Benson: Sure, but not a political speech.

Mr. Nowlan: It was one of the best speeches I ever heard you give.

Mr. Benson: You have heard some pretty good ones in the House.

Mr. Nowlan: No. This is the best; this is the best. I heard some that I did not agree with as much as this one. On page 21, you talk generally about policy. I will read the thing, Mr. Chairman, because it will put it in the record:

It is, therefore, quite obvious to me what the direction of future air transport deregulation in Canada will be. As far as the Commission is concerned, our course is pointed in the right direction and is on target. What we do not need is any sort of unrealistic restraint which will prevent the Commission from further fine-tuning the system. We also do not need a series of dictums which would force the Commission to ignore its responsibilities to the consumer and the airlines just for the sake of some academic argument which completely ignores the economics of air carrier operation.

Now you, of course, said that on November 13, 1981, and that basically is still your philosophic position: Is that correct?

Mr. Benson: Yes it is, and I just love to have you quote me.

Mr. Nowlan: I must say I find it very strange that I am. But I have never quoted you with so much credibility before; I have used you before. And then perhaps the last sentence:

In Canada, we are already well on our way toward a fully competitive environment for air transport services in which the Commission's role will be that of a monitor rather than the 19th-century style regulator, and in which our over-riding concern will be ensuring that public convenience is fully realized by the services which the air carriers provide; there can be no turning back.

Obviously you hope this committee does not come up with any domestic air policy that, in effect, is going to fly in the face of what you said there in Calgary.

• 1225

Mr. Benson: I am sure, knowing the people on this committee, that they would never produce something that is retrograde.

Mr. Nowlan: Just as my last question, if per chance, out of these hearings and what the minister finally does with whatever comes out of these hearings, there were something that flew in the face of this general philosophical comment or conclusion of yours, would you wait to be asked by the

[Traduction]

M. Nowlan: Ma dernière question concerne votre discours, et je crois que c'est une bonne façon pour moi de terminer.

Le président: Allez-vous prononcer d'autres discours, monsieur Benson?

M. Nowlan: Celui-ci était très bien structuré.

M. Benson: Certainement, mais pas des discours politiques.

M. Nowlan: C'est un des meilleurs discours que j'aie jamais entendus de vous.

M. Benson: Vous en avez entendu de très bons à la Chambre.

M. Nowlan: Non, celui-ci est le meilleur. J'étais moins d'accord sur certains autres de vos discours. Vous parlez de la politique, à la page 21. Je vais lire tout le passage, monsieur le président, pour que l'on sache exactement ce qui a été dit:

Je prévois donc quelle sera la tendance future de la déréglementation du transport aérien au Canada. Quant à notre commission, elle est sur la bonne voie. Il ne faut pas des restrictions inutiles qui empêchent la commission d'apporter de nouvelles améliorations au système. Il ne faut pas non plus des directives qui obligent la commission à fermer les yeux sur ses responsabilités à l'égard des consommateurs et des lignes aériennes au nom d'un principe théorique qui ne tient aucun compte de la réalité économique d'un service aérien.

Vous avez dit cela le 13 novembre 1981, et votre opinion reste la même, n'est-ce pas?

M. Benson: Oui, et cela me plaît beaucoup d'entendre des citations de mes discours.

M. Nowlan: C'est une situation un peu étrange pour moi, mais je n'ai jamais cité une de vos observations avec autant de sincérité. Je lis maintenant la dernière phrase:

Une concurrence totale dans le domaine des services aériens est déjà en train de se réaliser au Canada et la commission assurera une surveillance plutôt qu'une réglementation à l'ancienne. Notre souci principal sera de garantir que la commodité du public est bien servie par les services offerts; on ne peut pas retourner en arrière.

Vous espérez évidemment que ce Comité ne propose pas une politique aérienne contraire à celle que vous décrivez à Calgary.

M. Benson: Comme je connais les membres du Comité, je suis sûr qu'ils ne produiraient jamais quelque chose de rétrograde.

M. Nowlan: Ma dernière question. Si l'orientation décidée après ces audiences et l'examen du ministre allait à l'encontre de cette position générale de votre commission, attendriez-vous que le ministre demande votre opinion ou lui expliqueriez-vous

[Text]

minister to give him your views, or would you on your own tell the minister that you think he is flying in the face of A, B, C, D?

Mr. Benson: Well, I have never been really that modest.

Mr. Nowlan: Oh, oh!

The Chairman: Mr. Skelly wants to ask a couple of questions.

Mr. Skelly: In view of the number of applications per year and the increasing, you mentioned at the beginning of your presentation that the budget and, I guess, person-year allocations have been severely restrained or cut. Now, can you give me an indication of whether or not your budget and person-year allocation is keeping pace with the growing demand? The first indication was that it was not.

Mr. Armstrong: No, it is the reverse of that. The volume of work is going up, and the resources available to us are going down.

The Chairman: Is that it, Mr. Skelly? Thank you.

Speaking of resources, Mr. Benson, you referred to the expertise you have in your commission. May I assume that, if we need to call on that expertise when we are trying to write our report, we may do so?

Mr. Benson: We are at your service.

The Chairman: Thank you very kindly.

Mr. Nowlan: On that point, Mr. Chairman, there were a couple of the things to which we did not really get a full answer, and you were going to look and see if there was further information. That would involve, I presume, utilizing the research capabilities of the DOT also, because they have a pretty definite research capability, do they not? You both have research capabilities, do you not?

Mr. Benson: I can only comment on ours. Anything I said we would provide we have available and will provide.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benson. Yes, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: I want to raise a point after you have finished.

The Chairman: Well, I want to inform the committee that, although we had invited the CLC to appear, and although we had given them several options as to when they might appear, they have decided that they are unable to appear and will not be appearing before the committee. They are going to submit a brief, however.

Did you have something else you wanted to raise, Mr. Skelly, before I adjourn the meeting?

Mr. Skelly: I will bring it up later.

The Chairman: Thank you.

Before I adjourn, I want, of course, to thank Mr. Benson and his colleagues for appearing here today. I think you have added a great deal to our deliberations. We look forward to having you back with your annual report, sir. Thank you.

[Translation]

immédiatement les points avec lesquels vous n'êtes pas d'accord?

M. Benson: Eh bien, je n'ai jamais été humble à ce point.

M. Nowlan: Oh, Oh!

Le président: M. Skelly a quelques questions à poser.

M. Skelly: Vous avez mentionné dans votre exposé une diminution importante de votre budget et des effectifs autorisés, surtout par rapport à l'augmentation des demandes que vous recevez. Pouvez-vous nous dire si votre budget et votre nombre d'années-personnes suivent l'accroissement de la demande? D'après ce que vous nous dites, il me paraît que non.

M. Armstrong: Non, c'est le contraire. La charge de travail augmente, tandis que les ressources à notre disposition baissent.

Le président: Est-ce tout, monsieur Skelly? Merci.

A propos de ressources, monsieur Benson, vous avez parlé des spécialistes à l'emploi de votre commission. Puis-je supposer que nous pouvons faire appel à leurs services, le cas échéant, dans la rédaction de notre rapport?

M. Benson: Nous sommes à votre disposition.

Le président: Je vous en remercie.

M. Nowlan: A ce sujet, monsieur le président, nous n'avons pas reçu de réponse complète à plusieurs questions, et vous alliez vérifier s'il n'y avait pas de plus amples renseignements. Pour ce faire, il faudra faire des recherches au ministère des Transports aussi, où il existe un assez bon service de recherche, n'est-ce pas? Vous avez tous les deux des capacités de recherche, n'est-ce pas?

M. Benson: Je ne peux vous parler que de la nôtre. Nous allons vous fournir tout ce que nous pouvons.

Le président: Merci, monsieur Benson. Oui, monsieur Skelly.

M. Skelly: Je voudrais soulever quelque chose après que vous aurez terminé.

Le président: Je veux informer le Comité que même si nous avons invité le CTC à comparaître—nous lui avons proposé plusieurs dates—le congrès a décidé qu'il n'est pas en mesure de le faire, mais va nous soumettre quand même un mémoire.

Vous aviez autre chose à dire, monsieur Skelly, avant l'ajournement?

M. Skelly: Je vais en parler plus tard.

Le président: Merci.

Avant l'ajournement, je voudrais remercier M. Benson et ses collègues de leur comparution. Vous nous avez beaucoup appris. Nous nous ferons un plaisir de vous recevoir lors de l'étude de votre rapport annuel, monsieur. Je vous remercie.

[Texte]

The meeting is adjourned until 3.30 this afternoon, when we will hear from the Province of Saskatchewan.

Meeting adjourned.

[Traduction]

La séance est levée jusqu'à 15h30; nous entendrons alors des représentants de la province de la Saskatchewan.

La séance est levée.

AFTERNOON SITTING

• 1538

The Chairman: Again, we are resuming consideration of our order of reference which we all know. I will take this opportunity to introduce our next witness, Mr. Burton, Executive Director of the Transportation Agency of Saskatchewan. Mr. Burton is no stranger to these premises, having served here between 1968 and 1972 as the member for Regina East. Welcome, Mr. Burton. I would ask you to proceed with your opening statement, please.

Mr. John S. Burton (Executive Director, Transportation Agency of Saskatchewan, Province of Saskatchewan): Thank you, Mr. Chairman, and members of the committee. It is a very great pleasure to have an opportunity to appear before this committee to present the views of the Province of Saskatchewan on the important matter you are now considering.

I wish to indicate, first of all, that I am appearing on behalf of the Hon. Gordon MacMurchy, the minister in charge of the Transportation Agency of Saskatchewan. Mr. MacMurchy regrets that due to other commitments he is not able to appear before the committee himself at this time. He very much wanted to do so because he is very much interested in the subject matter before us and in fact has made some of his views known to the Minister of Transport over the past several months.

The Saskatchewan submission has been circulated to members of the committee and it is my intention at this time to highlight the points contained in that submission for your reference in subsequent discussion and questioning. The submission agrees with the need for a well-defined policy that clearly identifies the role of national, regional and local carriers. Saskatchewan feels that the policy must allow sufficient scope for continued regulation of the industry by the Air Transport Committee.

• 1540

Changes over the last few years have fragmented existing policy to the point where it has to be considered as being virtually nonexistent. In addition, there has never been a policy that adequately defined the role of the local carriers in spite of pressure for definition of such. The need is for a fully integrated policy that will provide guidance necessary to promote stability in the industry for the future.

Saskatchewan has a particular interest in this policy as it concerns the role of the local carrier.

On October 2, 1981, my minister announced that the government, subject to necessary approvals, was authorizing its Crown Investments Corporation, that is the holding Crown corporation that oversees the affairs of the group of Crown

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi. Je vous présente notre prochain témoin, M. Burton, directeur général de la Régie des transports de la Saskatchewan. M. Burton n'est pas étranger au Parlement canadien, ayant été député de Regina-Est de 1968 à 1972. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Burton. Vous pouvez commencer votre déclaration préliminaire.

M. John S. Burton (directeur général, Régie des transports de la Saskatchewan, province de la Saskatchewan): Merci, monsieur le président, et membres du Comité. C'est un plaisir pour moi de comparaître devant ce Comité pour présenter le point de vue de la Saskatchewan sur la question que vous étudiez.

Je vous indique d'abord que je comparais au nom de l'honorable Gordon MacMurchy, ministre responsable de la Régie des transports de la Saskatchewan. Des engagements préalables ne permettent pas à M. MacMurchy de comparaître devant ce Comité, chose à laquelle il tenait beaucoup, étant donné son intérêt envers ce sujet et le fait qu'il a déjà transmis certaines de ses opinions au ministre des Transports au cours des derniers mois.

On a distribué aux membres du Comité le mémoire de la Saskatchewan, et j'ai l'intention de souligner quelques aspects de cet exposé. Celui-ci reconnaît la nécessité d'une politique bien articulée, qui identifie clairement le rôle des transporteurs nationaux, régionaux et locaux. La Saskatchewan estime que la politique doit permettre au comité des transports aériens de continuer à exercer une réglementation sur l'industrie.

Les modifications survenues depuis quelques années ont entraîné une telle fragmentation de la politique qu'elle est devenue presque inexistante. De plus, la politique n'a jamais défini de façon acceptable le rôle des transporteurs locaux, malgré des pressions dans ce sens. Il faut une politique bien intégrée, qui donnera l'orientation nécessaire pour promouvoir la stabilité future de l'industrie.

La Saskatchewan s'intéresse particulièrement à cette politique par rapport au transporteur local.

Le 2 octobre 1981, mon ministre a annoncé que le gouvernement provincial, sous réserve des autorisations nécessaires, chargeait la *Crown Investments Corporation*, c'est-à-dire l'organisme responsable de surveiller les affaires des sociétés de la

[Text]

corporations in Saskatchewan, to acquire the issued shares and certain assets of Saskatchewan's largest carrier, Norcanair. The proposal would involve adding to the fleet, with a Boeing 737 craft and taking over some of the existing aircraft including Fairchild F-27 planes and the service that could be provided then would be a combination charter and unit toll service.

Saskatchewan is deeply concerned with the proposal that local carriers cannot use jet equipment for unit toll services. Saskatchewan believes this restriction is unwarranted and could seriously limit its ability to provide the type of service that is essential to the economic well-being of the province. Local air service is an essential and integral part of the economic development strategy of the province. The development of uranium mines and the location that they are in means that they cannot be adequately served by road or rail. This has brought this question to the fore.

Modern air service that is required includes fast, efficient movement of passenger, equipment and consumables. In addition, it is a matter of government policy that it is essential that resource development be served from Saskatchewan—resource development in Saskatchewan, that is.

Saskatchewan's interest is in serving the needs of the Saskatchewan public, linking north and south and in maintaining a level of service to support continued economic development of the northern resource sector.

An agreement has been signed with this private company, Norcanair, and the documentation has been forwarded to his Excellency the Governor in Council, pursuant to Section 15.1 of the Aeronautics Act, for approval and also a further application will be forwarded to the Air Transport Committee in the near future.

I would also like to make reference to the present regulatory framework. The Air Transport Committee, under the CTC, is responsible for regulating the industry pursuant to a number of pieces of legislation.

Saskatchewan would not support any attempt to deregulate the industry for either unit toll or charter services. We are in strong disagreement with the recommendations on this matter put forward by the Economic Council of Canada.

We would also draw to your attention a study commissioned by Air Canada, released in January 1981, concerning the effects of deregulation on the U.S. air carrier industry. It is entitled *Deregulation: A Review After Two Years*. And that adequately documents the negative effects of deregulation.

The fundamental strength of the Canadian air carrier industry is its stability. The stability would probably be eroded or indeed, destroyed if the industry was deregulated.

Present economic factors, high interest rates and rapidly rising fuel prices have an effect on the industry, of course. And rising fares and declining traffic underline the need for attention to the requirements of stability in the industry so that it

[Translation]

Couronne de la Saskatchewan, de faire l'acquisition des actions et de certains avoirs du plus important transporteur de la province, Norcanair. Il s'agirait d'ajouter un Boeing 737 à la flotte existante et de garder certains des avions de cette ligne, y compris les avions Fairchild F-27. Le service offert serait une combinaison de services d'affrètement et de services à taux unitaires.

La Saskatchewan s'inquiète de la proposition qui interdirait aux transporteurs locaux l'utilisation d'avions à réaction ou les services à taux unitaires. La Saskatchewan estime que cette restriction n'est pas justifiée et pourrait limiter sérieusement sa capacité d'offrir le genre de service qui est essentiel au bien-être économique de la province. Un service aérien local fait partie intégrante de la stratégie de développement économique de la province. La mise en valeur des mines d'uranium, qu'il est impossible de desservir par routes ou chemins de fer, dépend du transport aérien.

Le service aérien moderne dont nous avons besoin implique le transport rapide et efficace de passagers, matériel et biens de consommation. De plus, le gouvernement croit qu'il est essentiel que les services nécessaires à la mise en valeur des ressources provinciales se trouvent en Saskatchewan.

La Saskatchewan tient à répondre aux besoins de sa population en assurant des liaisons nord-sud et en maintenant un niveau de service suffisant pour permettre une exploitation soutenue des ressources du Nord.

Un accord a été signé avec la compagnie privée Norcanair, et la documentation a été envoyée, pour approbation, à son excellence le gouverneur en conseil, conformément à l'article 15.1 de la Loi sur l'aéronautique. Une autre demande sera envoyée au comité des transports aériens dans un avenir rapproché.

Je voudrais parler du cadre réglementaire actuel. Le comité des transports aériens, qui relève de la CCT, est responsable de la réglementation de l'industrie, conformément à plusieurs lois.

La Saskatchewan ne serait pas favorable à une tentative de déréglementer l'industrie en ce qui concerne le service à taux unitaires ou le service d'affrètement. Nous sommes tout à fait opposés aux recommandations faites à ce sujet par le Conseil économique du Canada.

Nous vous faisons remarquer aussi une étude commandée par Air Canada, et publiée en janvier 1981, concernant les effets de la déréglementation sur les transports aériens aux États-Unis. C'est un document intitulé: «La déréglementation, la situation deux ans après». Les effets défavorables de la déréglementation y sont bien documentés.

Le point fort de l'industrie aérienne, au Canada, est sa stabilité, et c'est justement cette stabilité qui serait mise en danger, sinon détruite, par la déréglementation.

Les facteurs économiques actuels, les taux d'intérêt élevés et la montée en flèche des prix du carburant ont eu une incidence sur l'industrie. La hausse des tarifs et la diminution des passagers soulignent la nécessité de maintenir la stabilité dans

[Texte]

can continue to provide the high level and standard of service that, for the most part, exists today.

Saskatchewan's position on this policy presupposes continued regulation by the Air Transport Committee. And the policy must allow sufficient scope to allow the Air Transport Committee to carry out its obligations. It must set out the basic guidelines and parameters of the policy that must be adhered to, but within that framework the committee must be free to investigate and determine whether a service is required by the present and future public convenience and necessity.

• 1545

In looking at the objectives set out in the proposed policy, Saskatchewan for the most part would support the policy objectives outlined in paragraph 38. We do have some concern with point number 2, which says:

... respect existing carrier rights and license authorities to the greatest possible extent.

It is important that the structure of the industry concerning the role of the three levels of carriers not be compromised by protecting existing service if they do not fit into the scope of the new policy.

It is imperative that once the policy has been developed the guidelines are followed and maintained. It must be clear to the carriers that expansion and growth must be within the context of that policy. We always have to deal with pressure by the carriers to expand beyond their identified roles. I believe there was some reference to that this morning. This could easily fragment the policy, and thus it must be monitored and kept in check by the ATC.

About the specific proposals, we would comment, or note, that the policy attempts to define the roles of the three levels of unit toll carriers, and of course we know that the absence of a well-defined policy has created a void that has frustrated both regulators and carriers. The need for a policy is obvious and mandatory if the carriers are to plan for the types of service and equipment necessary for the years ahead.

About the role of the nationals, we would note that we would support continued recognition of both Air Canada and CP Air as Canada's principal trunk carriers, providing national, interregional, and regional services. We are concerned that the national carriers are restricted from providing service in the north, which we do not think should be embodied in a statement of policy, and also that they are restricted from using a Group E aircraft or smaller. There is increasing concern over sovereignty of Canada's great northern regions and the need for linkages with the rest of Canada, thus we consider the question of the national carriers going into the north should be dealt with on its merits. The ability of the regionals and locals to provide acceptable services is not in question. The need to restrict the trunk flight carriers from also providing that service is questioned.

About the regionals, we agree with the provision of having four regional carriers, and with the proposed boundaries. We

[Traduction]

l'industrie, pour qu'elle puisse continuer à offrir le service de qualité qui est généralement offert aujourd'hui.

La position de la Saskatchewan suppose le maintien de la déréglementation exercée par le comité des transports aériens. La politique doit donner à ce comité suffisamment de latitude pour qu'il s'acquitte bien de ses obligations. Elle doit établir les principes de base dans un cadre qui permet au comité de déterminer si un service est nécessaire pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

La Saskatchewan appuie la plupart des objectifs énoncés au paragraphe 38 du projet de politique. Nous avons certaines inquiétudes au sujet du deuxième objectif, où il est question de:

... respecter les droits et les permis actuels des transporteurs dans la mesure du possible.

Il ne faut pas compromettre la structure de l'industrie et les rôles attribués aux trois niveaux de transporteurs en protégeant, parce qu'il est actuellement offert, un service qui n'est pas conforme à la nouvelle politique.

Il est impératif qu'après l'élaboration de la politique, ces directives soient suivies et maintenues. Les transporteurs doivent bien comprendre que l'expansion et la croissance seront permises seulement dans le cadre de la politique. Les transporteurs exerceront toujours des pressions en vue d'obtenir une expansion qui dépasse leur champ d'action. Cela risque de fragmenter la politique et doit donc faire l'objet d'une surveillance de la part du CTA.

Au sujet des propositions précises, la politique essaie de définir les rôles des trois niveaux de transporteurs à taux unitaire. Nous savons fort bien que l'absence d'une politique bien structurée a créé un vide qui a frustré les organismes réglementaires et les transporteurs. Le besoin d'une politique est évident pour permettre aux transporteurs de faire la planification nécessaire en matière de service et d'équipement.

Quant au rôle des transporteurs nationaux, nous sommes favorables à la reconnaissance d'Air Canada et de CP Air comme les principaux transporteurs nationaux du Canada offrant un service national, inter-régional et régional. À notre avis, la déclaration de politique ne devrait pas interdire aux transporteurs nationaux d'offrir un service dans le grand Nord, ni les empêcher de se servir d'un avion du groupe E, ou d'un avion plus petit. On se préoccupe de plus en plus de la souveraineté canadienne dans le Nord et de la nécessité de liaisons avec le reste du pays. Nous pensons donc que chaque demande faite par un transporteur national d'offrir un service dans le Nord doit être étudiée individuellement. Il n'est pas question de contester la capacité des transporteurs régionaux et locaux d'offrir un service acceptable, mais plutôt la nécessité d'en interdire l'accès aux transporteurs nationaux.

Nous sommes d'accord sur le principe de quatre transporteurs régionaux et sur les limites proposées. Nous remarquons

[Text]

note that the dividing line is in Winnipeg, although I know there are some questions and some concerns in that regard. We agree with the provisions for non-stop jet service between city-pairs up to 1300 Great Circle kilometres apart. It would be useful to have some flexibility in the non-stop rule to allow intraregional service between city-pairs, or marginal operator distance, where justified by the committee. There are no aircraft restrictions on regionals and there is no problem. However, the new policy must be strong enough to withstand pressure by carriers to expand beyond their regions. Over-expansion or excess capacity must not be allowed as a means for expanding the regions or giving birth to additional national carriers. In special cases where interregional services are allowed, service might be authorized only by temporary licence.

About the local carriers, we agree that the local carriers be authorized to provide unit toll service on any route in southern and northern Canada, serving the routes generally categorized by low-density traffic, shorter stage lengths, and remote services. We strongly disagree with the policy restricting local carriers from providing unit toll service with a non-jet aircraft. We are cognizant of concerns that local carriers might indiscriminately acquire jet aircraft beyond their requirements and traffic, which could add more pressure for extensions to the scope of operations. It is assumed the operations of the regionals can be managed without aircraft restrictions in the policy, thus it is reasonable to expect that the affairs of the locals can also be managed in the same way. Thus we feel quite strongly that the restriction on jet aircraft as it applies to local carriers, as set out in the proposed policy should be amended, and this question should not be dealt with in the policy context as proposed at this time.

• 1550

We feel that the key is to ensure sufficient safeguards in the regulatory process of the CTC in order to prevent local carriers from expanding beyond their defined role.

Saskatchewan's position is that we want to maintain and improve an efficient and viable local air service in our province that provides a sound balance of scheduled and charter operations, and that this must be developed. It is more critical by reason of the expense of providing scheduled services to northern remote areas.

Saskatchewan's position for the use of the 737 aircraft and an integrated charter and scheduled operation is on record. If we are unable to utilize the 737 in this way, the viability of the total plan could be questionable. The inability to utilize aircraft interchangeably would be expensive and a waste of resources—and here, of course, I refer to the fact that local carriers are not restricted in using jet aircraft for hauling

[Translation]

que la ligne de démarcation se trouve à Winnipeg. Certaines questions ont été posées à ce sujet. Nous sommes d'accord sur la disposition selon laquelle on peut offrir un service en jet, sans escale, entre deux villes qui ne sont pas distantes de plus de 1,300 kilomètres l'une de l'autre (distance orthodromique). Il serait utile d'introduire une certaine souplesse dans la règle concernant les escales, pour permettre un service intra-régional entre deux villes, ou permettre à un exploitant d'excéder un peu la distance maximale permise, là où le comité estime que c'est justifié. Il n'y a pas de restriction sur le genre d'avion que peuvent utiliser les transporteurs régionaux, et cela ne pose donc pas de problème. Mais la politique doit être assez ferme pour résister aux pressions des transporteurs qui veulent dépasser leur région. On ne doit pas permettre une expansion à l'extérieur des limites régionales, ou une capacité excessive, au risque de voir surgir un nouveau transporteur national. Dans les cas exceptionnels où les services interrégionaux sont autorisés, on pourrait avoir recours à des permis provisoires.

Nous acceptons que les transporteurs locaux soient autorisés à offrir un service à taux unitaire pour n'importe quel trajet dans le sud ou le nord du pays, à la condition qu'il s'agisse de faibles volumes, d'étapes courtes et de localités éloignées. Nous ne sommes pas du tout d'accord sur la restriction concernant l'utilisation d'un avion à réaction. On craint que l'acquisition d'avions à réaction par des transporteurs locaux ne crée des pressions en vue de l'élargissement de leur champ d'activité. Puisque la politique estime que les transporteurs régionaux peuvent exploiter leur service sans restriction concernant les avions, il est raisonnable d'agir de même dans le cas des transporteurs locaux. Nous estimons donc qu'il faut supprimer cette interdiction concernant l'utilisation d'avions à réaction. Cette question ne devrait pas faire partie de la politique à l'heure actuelle.

Ce qui nous paraît important, c'est que la Commission canadienne des transports soit investie d'un pouvoir de réglementation assurant suffisamment de garanties pour empêcher les transporteurs locaux d'étendre leurs ramifications au-delà de ce qui avait été prévu.

La Saskatchewan entend maintenir et améliorer des services aériens provinciaux efficaces et viables, offrant, à proportion équilibrée, des vols réguliers et des vols affrétés, et nous devons nous employer à cela. L'entreprise est plus difficile dans la mesure où il faut fournir des services réguliers desservant des régions éloignées du Nord, ce qui est plus onéreux.

Nous avons fait connaître la position de la Saskatchewan en ce qui concerne l'utilisation de l'avion 737 et d'une combinaison du service régulier et du service d'affrètement. Si nous ne pouvons utiliser le 737 de cette manière, c'est la viabilité de tout le projet qui est remise en question. Si l'on nous empêchait d'utiliser l'avion selon nos besoins, un vol régulier ou un vol nolisé, son exploitation serait trop chère et constituerait un

[Texte]

cargo; we all know that some of these aircraft are used interchangeably.

Also, there will be a number of technological developments respecting both aircraft and engines that will affect the type of aircraft available for 1980s and beyond. These restrictions could prevent local carriers from taking maximum advantage of those technological changes. The restriction on the use of non-jet aircraft should not form part of this policy.

With respect to domestic charters, we do have a concern with the limitation that only regional carriers can operate intraregional ABCs—advanced booking charters. The new policy established two large regions, and the effect of this rule is that the limitation means that only PWA could operate domestic ABCs in western Canada within the region.

That summarizes our brief and presentation, Mr. Chairman, and I would be happy to attempt to deal with any questions that the committee may care to put to me.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Burton. We will try to get the toughest questioning over with first by calling on Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You mean you are going to let me go first today?

The Chairman: I thought we would surprise you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I welcome Mr. Burton here in this important role he is in, but I wish he were still here in his former role.

The Saskatchewan brief generally agrees with the boundaries laid out in the proposed policy. I am wondering whether the position of the Province of Saskatchewan is that that boundary is irrevocable, that this should be hard and fast, or whether there might be some exceptions or modifications of that boundary—the one that is presently cited running north and south through Winnipeg.

Mr. Burton: Mr. Chairman, we did not deal with this question specifically within our brief, although we were aware that there were some concerns on this matter, particularly in the Province of Manitoba. I think I can say that we would certainly sympathize with the concerns that I know do exist there. I gather that the present proposal has some anomalous effects, in that places such as Gillam and Churchill would be regarded as being east of the boundary. I guess somebody forgot to look at a map when they drew the boundaries.

Certainly I think we would be quite sympathetic to such a change. Also, I can quite understand the concerns that Winnipeg would have. The boundary between the regions is located right there. In fact, there is a considerable area to the east of Winnipeg extending into the Province of Ontario that, to a greater or lesser extent, is tributary to Winnipeg, where it

[Traduction]

gaspillage—et je voudrais rappeler ici que les transporteurs locaux peuvent utiliser les avions à réaction pour le transport des marchandises; nous savons tous que certains de ces avions sont utilisés pour différents usages.

Le genre d'avion utilisé dans les années 80 et au-delà dépendra également d'un certain nombre de progrès techniques concernant tant les aéronefs que les moteurs. Des contraintes de cette sorte pourraient empêcher les transporteurs locaux de profiter au maximum de ces progrès techniques. On ne devrait pas envisager, dans le cadre de cette politique, d'imposer des restrictions à l'utilisation d'avions autres qu'à réaction.

En ce qui concerne les vols affrétés intérieurs, nous voyons des objections à n'autoriser que les transporteurs régionaux à exploiter les affrètements intra-régionaux réservés d'avance. La nouvelle politique prévoyait deux grandes régions, et cette règle aurait pour conséquence que seul PWA, *Pacific Western Airlines*, pourrait exploiter les affrètements réservés d'avance dans l'Ouest du Canada.

Ceci résume, monsieur le président, notre exposé et notre intervention, et je serais heureux d'essayer de répondre à toute question que les membres du Comité voudraient bien me poser.

Le président: Je vous remercie, monsieur Burton. Vous allez tout de suite monter en ligne avec les questions de M. Benjamin, et le reste vous paraîtra ensuite facile.

M. Benjamin: C'est sérieux, vous voulez dire que vous me donnez la parole?

Le président: Nous pensions vous faire une bonne surprise, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à M. Burton, dans l'importante fonction qu'il occupe, mais j'aurais préféré le revoir dans l'ancienne.

Dans cet exposé, la Saskatchewan est d'accord, d'une façon générale, sur les limites prévues dans la politique proposée. Je me demande si la province de la Saskatchewan considère que ses limites sont immuables, tracées à jamais, ou si elle prévoit certaines exceptions ou modifications, la limite dont on parle actuellement traversant Winnipeg du nord au sud.

M. Burton: Monsieur le président, nous n'avons pas traité spécifiquement de cette question dans notre mémoire, sans ignorer pour autant que cette question soulevait des inquiétudes, en particulier dans la province du Manitoba. Nous comprenons certainement ces inquiétudes. La proposition actuelle aurait pour conséquence certaines anomalies, et c'est ainsi que des endroits comme Gillam et Churchill seraient considérés comme étant à l'est de la frontière. On a probablement oublié, avant de tracer les frontières, de jeter un coup d'oeil à la carte.

Je crois que nous serions en faveur d'un pareil changement, et je comprends également les inquiétudes de Winnipeg. C'est là que se trouve la frontière entre les régions. Il existe, en fait, une vaste région à l'est de Winnipeg qui s'étend jusque dans la province de l'Ontario et qui, dans une plus ou moins grande mesure, est dans l'aire d'action de Winnipeg, et où l'on pour-

[Text]

would be reasonable to expect that services might be provided other than those that might be provided by the interregional carriers—in other words, the national trunk carriers. So certainly we would have no objections to some amendments that would take into account those concerns, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I was wondering whether Mr. Burton could tell us what the state of affairs is, what the progress is, in the acquisition by the Government of Saskatchewan of Norcanair. By the way, for the benefit of my colleagues in the committee, I should say that, historically, that airline was originally Sask Air. It was started by the Government of Saskatchewan about 1947 and was sold for a song by a new government in 1964. It had been established by the people of the province, who now find it necessary to re-acquire ownership of what they started in the first place. All the appropriate applications have been made and I am wondering, Mr. Burton, if you can tell us if any progress has been made? What the state of it is; are you and your minister optimistic about it proceeding to a successful conclusion?

• 1555

Mr. Burton: First of all, Mr. Benjamin, with respect to the state of affairs, as I indicated in the brief, an agreement for sale has been concluded between Crown Investments Corporation and Norcanair for the acquisition of their issued shares, together with certain of their assets, including the larger aircraft and all the ancillary equipment and facilities that go with it. It does not include some equipment used in some of the bush operations which they are continuing under a separate lease.

That agreement has been signed, but of course the execution of the agreement is contingent upon two further steps that are necessary. First, obtain the necessary approvals from the Governor in Council at Ottawa, as I mentioned, under the Aeronautics Act. That application has gone forward to the Governor in Council. It has not been acted upon, up to this time; the province has simply received an acknowledgement of the receipt of that application. So that is pending.

At the same time the provincial authorities have been preparing applications to submit to the Air Transport Committee for the necessary approvals. I understand that application will be submitted shortly; it is almost ready to go. However, there is no further progress to report at this time.

If I might just respond, Mr. Chairman, to the second part of Mr. Benjamin's question; we really cannot judge at this time whether we should be optimistic or not. We are hopeful. We consider, as I attempted to indicate in the presentation today, that we really do regard this matter as quite important. Saskatchewan is embarking on a new stage in its development, and the provision of adequate air services, particularly to remote parts of the province, but also to link the already developed parts of the province with the remote northern developments and projects under way, we consider quite important. We consider this project a very integral part of our total development strategy.

[Translation]

rait exiger des services autres que ceux qui sont fournis par des transporteurs inter-régionaux—autrement dit, les transporteurs nationaux de grandes lignes. Nous ne nous opposerions donc pas à des amendements visant à remédier à cet état de choses, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, est-ce que M. Burton pourrait nous dire où en est la question de l'acquisition de Norcanair par le gouvernement de la Saskatchewan? J'aimerais préciser, à l'intention de mes collègues, que cette ligne aérienne était, à l'origine, Sask Air. Cette ligne aérienne a été mise sur pied vers 1947 par le gouvernement de la Saskatchewan, et en 1964, elle a été vendue pour une bouchée de pain par un nouveau gouvernement. Elle avait été fondée par les gens de la province, qui se voient maintenant dans l'obligation de refaire l'acquisition de ce qui avait été leur création. Toutes les demandes nécessaires ont été faites, et je me demandais, monsieur Burton, si vous pouvez nous dire où en est l'affaire. Envisagez-vous, vous et votre ministre, de la mener rapidement à bien?

M. Burton: Tout d'abord, monsieur Benjamin, vous demandez où en sont les choses: comme je l'ai indiqué dans le mémoire, un accord de vente a été conclu entre *Crown Investments Corporation* et Norcanair pour l'acquisition des actions émises, ainsi que de certains avoirs, y compris le grand aéronef, l'équipement auxiliaire et les installations qui l'accompagnent. N'est pas inclus le matériel utilisé pour certains vols de la brousse, que l'entreprise s'est réservés.

Cet accord a été signé, mais il reste deux étapes à franchir pour qu'il devienne exécutoire. Il convient tout d'abord d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil, à Ottawa, aux termes de la Loi sur l'aéronautique. Cette demande a été transmise au gouverneur en conseil, qui n'est pas encore intervenu; la province a simplement reçu un accusé de réception de cette demande, de sorte que cette affaire est en suspens.

Les autorités provinciales ont, concurremment, préparé les demandes adressées au comité des transports aériens pour obtenir les approbations nécessaires. Ces demandes seront présentées très prochainement, mais c'est tout ce que je peux dire pour le moment.

Permettez-moi, monsieur le président, de répondre à la deuxième partie de la question de M. Benjamin. À l'heure actuelle, nous ne pouvons encore savoir si nous avons des raisons d'être optimistes; tout ce que nous pouvons faire, c'est espérer. Au risque de me répéter, je dirais que nous considérons cette affaire comme très importante. La Saskatchewan s'engage dans une nouvelle étape de son développement, et nous ne saurions donner trop d'importance à assurer des services aériens suffisants, en particulier aux parties éloignées de la province, mais également pour relier les parties déjà développées de la province aux projets et entreprises du grand Nord. Cette entreprise est une composante importante de notre plan stratégique de développement.

[Texte]

The Chairman: Mr. Burton, would you tell the committee what types and numbers of aircraft are involved in that application?

Mr. Burton: In terms of the application, I may not be able to answer, but I can answer on the basis of the equipment that is included in the agreement for sale.

The Chairman: That is what I want.

Mr. Burton: Okay. They include three Fairchild F-27s, the Prince Albert hangar, machinery and equipment, Saskatoon hangar and buildings, including machinery and equipment, the La Ronge terminal and other airport buildings, office, radio and ramp equipment in each of the above, as well as in Uranium City, Stoney Rapids, Cluff Lake and Key Lake. And some special tools and equipment for use on the F-27s, parts and inventory for F-27 aircraft; I believe that is the bulk of what is included in the agreement.

The Boeing 737 would be acquired separately from the agreement that is involved here.

The Chairman: Thank you. Proceed, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I only have one other question, although I should remind the committee the main reason for the desire, in fact the necessity felt by the Government of Saskatchewan to re-acquire ownership of this particular airline is because the private interests have said they would not be able to make the necessary investment to maintain and enlarge the present services. More services are going to be required as a result of the mining and other activities in the north, and so that transportation in the north does not grind to a halt, I suppose, in some respects the Government of Saskatchewan has no choice but to move back into this field.

• 1600

I was wondering also, Mr. Chairman, about something I have raised a number of times in the committee. That is the equity of treatment of people and the goods they produce in our isolated northern areas.

I wonder if Mr. Burton could tell us of any programs that have been, and are, in operation regarding assistance and subsidization of transportation costs for people and goods, in northern Saskatchewan. Would that be maintained as a policy—if there is one—once Saskatchewan is back in the airline business?

Mr. Burton: In answer to that question, Mr. Chairman, I can indicate that the government has had quite an extensive program of construction of transportation facilities, including the development of a number of airport facilities, including some quite large airports at Buffalo Narrows and La Ronge, as well as Meadow Lake, Prince Albert, and Hudson Bay.

These are designed to serve northern communities. They are also designed to handle large aircraft used for fighting forest fires.

[Traduction]

Le président: Monsieur Burton, pourriez-vous dire au Comité sur quelles catégories et sur quel nombre d'avions porte cette demande?

M. Burton: Je ne peux pas répondre en ce qui concerne la demande, mais je peux vous dire quel est l'équipement qui fait partie de l'accord de vente.

Le président: C'est justement ce que j'aimerais savoir.

M. Burton: Très bien. L'accord porte, entre autres, sur trois Fairchild F-27, sur le hangar Prince Albert, sur de l'équipement et de l'outillage, sur le hangar Saskatoon et les bâtiments, équipement et outillage compris, sur le terminal La Ronge et autres bâtiments d'aéroport, bureau, matériel radio et matériel de passerelle dans chacun des aéroports susmentionnés, ainsi qu'à Uranium City, Stoney Rapids, Cluff Lake et Key Lake. Également, certains outils et équipement spéciaux destinés aux F-27, des pièces détachées et autres accessoires pour le F-27. Je crois que c'est l'essentiel de ce qui est contenu dans l'accord.

Le Boeing 737 serait acquis séparément de l'accord dont nous venons de parler.

Le président: Je vous remercie. Continuez, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'ai plus qu'une question, mais je voudrais rappeler au Comité que la principale raison qui a poussé le gouvernement de la Saskatchewan à reprendre cette ligne aérienne, c'est parce que les intérêts privés n'étaient pas à même d'assumer les investissements nécessaires pour maintenir et étendre les services actuels. Les exploitations minières, et les autres entreprises du Nord nécessiteront plus de services, et pour éviter que les transports aériens du Nord ne soient paralysés, le gouvernement de la Saskatchewan n'a plus d'autres ressources, j'imagine, que de se remettre sur les rangs.

Je me posais également une question, monsieur le président, que j'ai à maintes reprises soulevée devant ce Comité. Est-ce que les gens des régions isolées du grand Nord, et les biens qu'ils produisent, bénéficient d'un traitement équitable?

M. Burton pourrait-il nous dire s'il existe des programmes portant sur l'aide et le subventionnement des frais de transport pour les gens et les marchandises du nord de la Saskatchewan? Une telle politique—à supposer qu'il y en ait une—sera-t-elle maintenue lorsque la Saskatchewan reprendra l'exploitation de la ligne aérienne?

M. Burton: Pour répondre à cette question, monsieur le président, je dirais que le gouvernement avait un vaste programme de construction et d'installations de transport, y compris le développement d'un certain nombre d'aéroports, notamment à Buffalo Narrows et à La Ronge, ainsi qu'à Meadow Lake, Prince Albert et Hudson Bay.

Ces installations desservent les communautés du Nord, et ont également été conçues pour le service de grands avions utilisés dans la lutte contre les incendies de forêt.

[Text]

In addition to that, airport facilities have been constructed in quite a number of other locations and serve quite a large number of isolated communities. In some cases, there are projects being undertaken in co-operation with the federal Ministry of Transport. For example, an extension is now being built at the La Ronge Airport for the Ministry of Transport of Canada by the Saskatchewan Department of Highways and Transportation. So they are working quite closely together on that project.

In addition to that, the Department of Northern Saskatchewan has also had an extensive road- -construction program under way. They have also subsidized the cost of transport for sending some goods into the northern parts of the province.

That deals with your question, Mr. Benjamin. If I could just comment on the earlier part of your remarks, I would like to indicate that, from the viewpoint of the Province, Norcanair, the private operator which it is proposed to purchase, was providing for a number of years a reasonably satisfactory service, and the Province was quite satisfied with the service that was being provided by that company.

However, what has occurred is that the personnel who were involved in the management of the firm, have reached the stage in their life careers where they are not prepared to undertake the programs, risks, and gambles that are necessary to go on to the next stage of development.

In fact, if they are going to survive, if they are going to serve the needs of the future in Saskatchewan, quite heavy investments will be required in the operation that exists there now. The private operators were simply not prepared to make those kinds of investments. Consequently, they were looking for a sale. I understand they had discussions with a number of people. Eventually, they had discussions with the Province of Saskatchewan and an agreement for sale, as I indicated, was reached between the two parties.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benjamin asked most of the questions I wanted to get into.

The Chairman: I was just going to say we should invite Mr. Burton here more often. Mr. Benjamin is in a remarkably agreeable mood this afternoon.

Mr. Corbin: Yes. Anyhow, I appreciate the answers to the questions.

With respect to the purchase of Norcanair, can you tell us what, if any, competition exists today on those routes?

Mr. Burton: There really is not any competition at all at this time, except by small operators. These small operators, in some cases, have quite large fleets of aircraft to provide special services, such as charter services. That is really the competition which exists on the route, with the exception of Uranium City. PWA operates into Uranium City from Edmonton.

[Translation]

En outre, des aéroports ont également été aménagés dans un certain nombre d'autres agglomérations, desservant ainsi un très grand nombre de communautés isolées. Certains projets ont été entrepris en collaboration avec le ministère fédéral des Transports; c'est ainsi que le ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan est en train d'agrandir l'aéroport de La Ronge pour le ministère des Transports du Canada, bel exemple de coopération étroite.

En outre, le ministère de la Saskatchewan du nord a également entrepris un vaste programme de construction de routes, et subventionne les frais de transport de certaines marchandises dans les parties septentrionales de la province.

Je pense avoir répondu à votre question, monsieur Benjamin. Si vous me permettez de revenir sur la première partie de vos observations, j'aimerais signaler que, du point de vue de la province, Norcanair, l'exploitant privé que cette dernière se propose d'acheter, a fourni pendant un certain nombre d'années un service relativement satisfaisant, et dont la province était tout à fait satisfaite.

Mais ceux qui administraient cette entreprise ont atteint, dans leur carrière, un stade qui ne les dispose plus à entreprendre les programmes, à assumer les risques et à faire preuve de l'audace nécessaire pour développer davantage l'entreprise.

A vrai dire, si cette entreprise doit survivre et assurer à l'avenir les besoins de la Saskatchewan, il faudrait que l'entreprise actuelle se procure des investissements considérables, éventualité à laquelle elle n'était tout simplement pas préparée. Aussi parle-t-on de la vendre, et un certain nombre de gens ont été pressentis. L'entreprise s'est finalement adressée à la province de la Saskatchewan, et un accord de vente, comme je l'ai déjà dit, a été conclu entre les deux parties.

Le président: Je vous remercie. Je donne la parole à M. Corbin.

M. Corbin: Je vous remercie, monsieur le président. M. Benjamin m'a fauché l'herbe sous les pieds.

Le président: J'allais dire que nous devrions inviter M. Burton plus souvent; M. Benjamin est d'humeur tout à fait charmante cet après-midi.

M. Corbin: C'est vrai. Quoi qu'il en soit, j'ai écouté avec un vif intérêt les réponses aux questions.

En ce qui concerne l'achat de Norcanair, pouvez-vous nous dire s'il existe une concurrence, à l'heure actuelle, sur ces lignes?

M. Burton: A l'heure actuelle, il n'y a aucune concurrence, si ce n'est que de toutes petites entreprises. Ces petits exploitants, dans certain cas, disposent d'un grand nombre d'avions pour certains services spéciaux, par exemple les vols affrétés. C'est la concurrence sur cette ligne, à l'exception d'Uranium City, que PWA exploite à partir d'Edmonton.

[Texte]

Mr. Corbin: Okay. This is a sideline question, Mr. Chairman, but still it may help us to get a better understanding of what the Province of Saskatchewan is planning to do for the long run.

You say that the Province has been involved in airport construction.

Mr. Burton: Yes.

Mr. Corbin: Since when, and to what extent, in terms of dollars?

• 1605

Mr. Burton: I could not give you any dollar figure, Mr. Corbin. As I indicated, it has been quite an extensive program involving some large airport facilities at the locations I specified earlier, but also a good deal of smaller airport construction, really, as needed and required, and I think that almost every community of any size at all in northern Saskatchewan today has an airstrip or an airport that is adequate for its needs.

Mr. Corbin: Certainly those that do not have alternative ways of getting in and out of the areas, which is most of the northern communities.

Mr. Burton: That is right.

Mr. Corbin: No train, no roads—

Mr. Burton: Some of those communities have road services, but it is a very long trip going to some of those locations and it is simply not practical to think of using roads for some of the requirements of those communities.

Mr. Corbin: As I understand the approach taken by the Government of Saskatchewan towards the purchase of Norcanair, the concern is to provide an essential service to basically isolated communities and communities not necessarily isolated but without other modes of travel. In terms of the application for the licence to take over part of the assets of the company, would the Government of Saskatchewan be satisfied with a temporary authority or licence; and, if somebody else came along, eventually, interested in buying those assets, would not the Province of Saskatchewan gladly sell them back to private industry or what have you?

Mr. Burton: First of all, I should clarify that the objectives involved in this matter are more than just providing service to isolated areas. That is one essential part of the activity, but it is also to ensure adequate north-south linkages in Saskatchewan between our major centres and the developed part of the province and the newer, more isolated parts of the north. We also want to ensure that that linkage is there.

Regarding the proposition you put forward, the government has stated publicly that if there is some other private buyer around who is prepared to provide an adequate level of service, fine, they can hop to it. But such a buyer has not appeared up to this time, because obviously some of the potential buyers would not be prepared to take the risks that are involved with

[Traduction]

M. Corbin: Merci. J'ai encore une question auxiliaire, monsieur le président, qui nous aiderait peut-être à mieux comprendre ce qu'a l'intention de faire, à la longue, la province de la Saskatchewan.

Vous disiez que la province s'est engagée dans la construction d'aéroports.

M. Burton: Oui.

M. Corbin: Depuis quand, et sur quelle échelle, traduite en dollars?

M. Burton: Je ne pourrais pas vous donner de chiffres en dollars, monsieur Corbin. Comme je l'ai indiqué, il s'agissait d'un programme considérable comprenant certains grands aéroports aux endroits indiqués précédemment, ainsi qu'un bon nombre de constructions de moindre importance, selon les besoins, et je crois qu'à l'heure actuelle, presque chaque agglomération qui se respecte, dans le nord de la Saskatchewan, a une piste d'atterrissage ou un aéroport suffisant pour ses besoins.

M. Corbin: Certainement celles qui n'ont pas d'autres moyens d'accès, ce qui est le cas de la plupart des agglomérations du Nord.

M. Burton: C'est exact.

M. Corbin: Pas de lignes ferroviaires, pas de routes . . .

M. Burton: Certaines de ces agglomérations sont accessibles par route, mais il faut couvrir des distances considérables pour certaines d'entre elles, et en termes pratiques, les routes ne permettent pas d'assurer les besoins de ces agglomérations.

M. Corbin: Si je comprends bien la position adoptée par le gouvernement de la Saskatchewan à l'égard de l'achat de Norcanair, il s'agit de fournir des services essentiels à des agglomérations isolées et à d'autres qui, sans être isolées, n'ont pas d'autres moyens d'accès. En ce qui concerne la demande de permis de rachat des avoirs de cette société, le gouvernement de la Saskatchewan se satisferait-il d'un permis temporaire? Et si quelqu'un faisait une offre d'achat de ces avoirs, la province de la Saskatchewan ne serait-elle pas heureuse de les revendre à l'industrie privée, ou Dieu sait à qui?

M. Burton: Tout d'abord, il s'agit de bien plus que de simplement assurer les services à une région isolée. Certes, cela constitue l'essentiel de notre activité, mais il s'agit également d'assurer des liaisons satisfaisantes entre le nord et le sud de la Saskatchewan, entre nos grandes agglomérations et la partie peuplée de la province, et les parties plus isolées, plus récentes, du Nord. Nous tenons également à assurer cette liaison.

En ce qui concerne votre hypothèse, le gouvernement a déclaré publiquement que s'il existe un acheteur privé disposé à assurer ces services de façon satisfaisante, le gouvernement est disposé à lui céder sa place. Mais un tel acheteur ne s'est pas présenté jusqu'à ce jour, car aucun des acheteurs éventuels n'est disposé à assumer les risques à courir pour obtenir un

[Text]

respect to obtaining a return on their investment because it is quite clear that it is going to take some time before this operation would be a paying operation with the level of service that is being proposed under the government program. It would be justified from a government standpoint on the basis of providing the kind of service that is needed for overall developmental activity in Saskatchewan today. As to what the attitude of the government would be if a buyer came along, I think that would have to be judged on its merits at that time. I do not think I would be prepared, and I do not think the government would be prepared, to make any sort of comment about what we would do if somebody came along who was interested in buying such an operation. I guess I would also have to comment that I do not think a temporary licence would really serve our purposes or needs; I do not think it would satisfy anybody.

Mr. Corbin: Can you state very emphatically that the objective of the purchase is not to establish in a permanent way a state-owned airline in Saskatchewan?

Mr. Benjamin: Why not?

Mr. Corbin: That is not for me to say.

Mr. Burton: First, some such operations have been established in order to provide services to the people of the province because the benefits that are obtained from them justify the investment—and occasionally even losses that are involved in such an operation. In terms of the government's basic motivation and approach to this subject, it is really not based on any philosophical creed or anything of that sort, which I think you are trying to get at.

• 1610

Mr. Corbin: No, not necessarily.

Mr. Burton: It is really based on a pragmatic consideration of taking the steps necessary to ensure that there is adequate air service for the needs of the province.

Mr. Corbin: In your brief with respect to local carriers, you do state that you do not like the idea of not allowing locals to use jets for passenger carriers. Now, had it not been for your intention to purchase Norcanair, would you still hold the same view?

Mr. Burton: We would hold the same view. We would possibly not be quite so anxious about it, but as it turns out we are quite anxious about it because it has an immediate effect upon our plans which were already being developed at the time this proposed policy came to light.

Mr. Corbin: Mr. Burton, I do not have any other questions, but, Mr. Chairman, I would like to make the comment that I cannot help but agree with the approach taken by the Government of the Province of Saskatchewan. In fact, there are many times when I wish that my own Province of New Brunswick would get off its rear and move along the lines that the Province of Saskatchewan has in terms of putting up facilities, airports, hangars and what-have-you to provide essential ser-

[Translation]

bénéfice sur l'investissement, car, de toute évidence, il faudra un certain temps avant que cette entreprise ne soit rentable, compte tenu des services à assurer dans le cadre du programme du gouvernement. Le gouvernement peut justifier cette situation en arguant que ce service est fourni au titre des efforts de développement de l'ensemble de la Saskatchewan. Mais quant à la réaction du gouvernement si un acheteur se présentait, je crois qu'il faudrait juger de ce cas selon ses mérites. Je ne pourrais m'avancer sur ce que ferait le gouvernement si un acheteur éventuel se présentait; je ne crois pas que le gouvernement pourrait s'engager sur ce point. Je voudrais ajouter que ce permis temporaire, à mon avis, ne ferait pas non plus l'affaire, et je crois que nul n'en serait satisfait.

M. Corbin: Pouvez-vous affirmer que le but de l'achat n'est pas d'établir en Saskatchewan, à titre permanent, une ligne aérienne propriété de l'État?

M. Benjamin: Pourquoi pas?

M. Corbin: Ce n'est pas à moi de répondre à cette question.

M. Burton: Tout d'abord, des actions de ce genre ont été entreprises pour fournir des services aux gens de la province, parce que les profits justifient l'investissement—et parfois même les pertes subies dans une exploitation de ce genre. Mais pour ce qui est de l'intérêt pris par le gouvernement dans ce projet, il n'est vraiment pas fondé sur un credo ou sur des considérations philosophiques ou autres, si c'est ce que vous essayez de me faire dire.

M. Corbin: Non, pas nécessairement.

M. Burton: Le gouvernement part d'un point de vue pragmatique; il veut veiller à ce que les tarifs aériens répondent aux besoins de la province.

M. Corbin: Lorsque vous parlez de transporteurs locaux, dans votre mémoire, vous faites état de votre objection à l'interdiction faite aux transporteurs locaux d'utiliser les avions à réaction pour transporter des passagers. Si vous n'aviez pas eu l'intention d'acheter Norcanair, auriez-vous la même objection?

M. Burton: Oui, nous aurions la même objection. Notre objection serait peut-être un peu moins vive, mais si elle l'est, c'est parce que cela a des répercussions directes sur nos projets, qui existaient déjà à l'époque où la politique proposée a été annoncée.

M. Corbin: Monsieur Burton, je n'ai pas d'autres questions à vous poser, mais je voudrais faire observer, monsieur le président, que je ne puis m'empêcher d'approuver la démarche du gouvernement de la province de la Saskatchewan. A vrai dire, j'ai souhaité, à maintes reprises, que ma propre province du Nouveau-Brunswick se remue un peu et suive l'exemple de la province de la Saskatchewan, en construisant des installations, des aéroports, des hangars et autres nécessités pour desservir

[Texte]

vices to some of its communities. And on that note, I must express my full satisfaction. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Burton, I get the very distinct feeling that the Saskatchewan government is pretty much in favour of the status quo, barring those very few changes; one having to do with the restriction regarding the use of jet aircraft in what would obviously be a service owned by Saskatchewan. Could I just double-check, although I am pretty sure I heard you correctly? Would you like to leave the national regional carriers in the numbers and the areas that they now serve?

Mr. Burton: Essentially, yes.

Mr. Ellis: And you would not want an increase in either the regional or the national carriers at this time, and you would like to keep at about the mileage limits that have been set out by the policy?

Mr. Burton: That is correct. With the one proviso, Mr. Ellis, of recognizing that some amendments are necessary with regard to the situation at Winnipeg, in Manitoba, as I discussed earlier with Mr. Benjamin.

Mr. Ellis: Particularly where some of these routes are a bit longer.

Mr. Burton: Yes.

Mr. Ellis: And finally, you would not want to see Wardair increase the service that they put in. I understand they do a fairly good job, however, out of Saskatoon providing charter flights for a number of people from Saskatchewan.

Mr. Burton: I really made no comment on that subject at all.

Mr. Ellis: I took it from that, and that is why I am asking you.

Mr. Burton: It really did not enter into the picture. The concern that we did express, as we read the proposed policy, was with respect to advance-booking charters in the western Canada region, that the only one that would qualify would be PWA, that the national carriers or other carriers would not qualify; for instance, if it were a charter from Winnipeg to Vancouver, Regina, or Saskatoon to Vancouver, or some other such charter as that. It would mean just the one company with the rights.

Mr. Ellis: Do I understand you to say that you would prefer to have the availability of more companies doing charter work in that particular area?

Mr. Burton: Yes, we suggest that the national carriers should be allowed to do some of that work as well.

Mr. Ellis: I see.

[Traduction]

certaines de ses communautés. Aussi ne puis-je que vous marquer ma satisfaction. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Corbin. La parole est à M. Ellis.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Burton, j'ai l'impression très nette que la Saskatchewan est en faveur du statu quo, exception faite de quelques changements; dont l'un porte sur la restriction de l'utilisation d'avions à réaction sur ce qui serait une ligne dont la Saskatchewan serait propriétaire. Puis-je vous demander de me confirmer ceci, bien que je sois presque sûr d'avoir bien entendu? Aimeriez-vous que des transporteurs régionaux nationaux restent dans les régions qu'ils desservent actuellement, et maintiennent leur nombre?

M. Burton: Oui, effectivement.

M. Ellis: Vous ne tenez donc pas à ce qu'il y ait une augmentation, à l'heure actuelle, des transporteurs régionaux ou nationaux, et vous voudriez qu'ils conservent les kilométrages qui leur ont été assignés par le règlement?

M. Burton: Oui, c'est exact. Avec une réserve, monsieur Ellis, à savoir qu'il convient de reconnaître que certains amendements sont nécessaires en ce qui concerne la situation de Winnipeg, au Manitoba, ainsi que je l'ai expliqué à M. Benjamin.

M. Ellis: En particulier lorsque certaines de ces lignes sont un peu plus longues.

M. Burton: Oui, c'est exact.

M. Ellis: Et vous n'aimeriez pas non plus voir Wardair augmenter ses services. Il semblerait que Wardair assure d'assez bons services à partir de Saskatoon, en fournissant des vols affrétés à un certain nombre de gens de la Saskatchewan.

M. Burton: A vrai dire, je n'avais pas fait d'observation sur ce point.

M. Ellis: C'est vrai, mais c'est ce que j'en ai déduit, et c'est pourquoi je vous posais la question.

M. Burton: Cela n'entrait pas en ligne de compte. La crainte que nous manifestions à la lecture de la politique proposée portait sur les vols affrétés avec réservation d'avance, dans la région de l'Ouest, à savoir que le seul qui se qualifierait serait Pacific Western Airlines, et que les autres transporteurs nationaux, ou autres, ne se qualifieraient pas; par exemple, si c'était un vol affrété de Winnipeg à Vancouver, à Regina, ou de Saskatoon à Vancouver, ou un autre vol de ce genre. Cela signifierait qu'une seule compagnie aurait les droits.

M. Ellis: Voulez-vous dire que vous préféreriez qu'il y ait davantage de compagnies aériennes sur les rangs pour les vols affrétés dans cette région?

M. Burton: Oui, nous pensons que les transporteurs nationaux devraient pouvoir s'adjuger également une partie de ces services.

M. Ellis: Je vois.

[Text]

Would it surprise you at all . . . ? No, I want to do one other thing first. In your presentation you were prepared or not prepared to see the 60th parallel kept as a dividing line. I am a little unclear as to that.

Mr. Burton: The dividing line for what?

Mr. Ellis: For the limit of the national carriers northward.

Mr. Burton: Oh, no, we were suggesting that the policy should not restrict the national carriers from going into northern Canada. We say that with respect to the considerations of dealing with this matter in a statement of policy. The question of whether they would actually do this is something that should be considered on its merits, first of all, in terms of the commercial operators looking at it and secondly, with respect to the CTC looking at it and judging the question using the criteria that they apply.

• 1615

Mr. Ellis: Would it surprise you, Mr. Burton, to know that those things I just listed for you are all contained as positive elements of the Ontario presentation?

Mr. Burton: No, that part would not surprise me.

Mr. Ellis: I did not think it would. Each of those items having to do with the expansion of the lines and the entry into the whole policy of free enterprise seemed to be heavily recommended by the Ontario government, but obviously not supported by your government.

The Chairman: May I caution you again with regard to—

Mr. Ellis: I did not read it, Mr. Chairman.

The Chairman: —mentioning briefs that have not yet been presented to the committee. I am doing that only in fairness to the authors of the brief.

Mr. Ellis: Yes.

Mr. Burton: I think I could indicate, Mr. Chairman, that the Ontario government has made a public statement on this subject already and I am aware of the contents of that brief. I think there are certain things with which we would be in sympathy and certain other things with which I think members would not be surprised to know we are not in total sympathy.

The Chairman: We will get into that in detail when the Government of Ontario brief is before us.

Mr. Ellis: We will, of course.

Let me go to another brief that we have discussed, Mr. Chairman. Mr. Burton mentioned the Brenner Report to Air Canada and, Mr. Burton, you probably would not be aware that we had a very spirited discussion here Tuesday morning by the author of that report, Mr. Brenner, and we had it argued very strongly by other representatives from the United States who were in fact pro deregulation. Have you had a

[Translation]

Est-ce que cela vous surprendrait si . . . ? Non, je veux d'abord faire autre chose. Je n'ai pas bien compris, d'après votre intervention, si vous étiez disposé ou non à considérer le 60^e parallèle comme ligne de démarcation?

M. Burton: Une ligne de démarcation pour quoi?

M. Ellis: Pour marquer la ligne nord des transporteurs nationaux.

M. Burton: Oh non, nous disions que la politique adoptée ne devrait pas empêcher les transporteurs nationaux de desservir le Nord du Canada. Nous disons cela compte tenu des conséquences que cela aurait si nous l'inscrivions dans notre politique. Et quant à la question de savoir s'ils le feraient réellement, c'est une chose qui doit être considérée selon ses mérites, tout d'abord, du point de vue des exploitants commerciaux qui l'envisageraient, et ensuite, du point de vue de la Commission canadienne des transports, qui examinerait la question et aurait à la juger selon les critères dont elle dispose.

M. Ellis: Est-ce que cela vous surprendrait, monsieur Burton, de savoir que les questions dont je viens de vous parler se retrouvent toutes comme éléments positifs de l'intervention de l'Ontario?

M. Burton: Non, ceci ne me surprendrait pas.

M. Ellis: Je ne pensais pas que cela vous surprendrait. Cette question de l'expansion des lignes aériennes, et de l'intervention de la libre entreprise, avait été vivement recommandée par le gouvernement de l'Ontario, mais n'avait pas été appuyée par votre gouvernement.

Le président: Permettez-moi de vous donner un mot d'avertissement en ce qui concerne . . .

M. Ellis: Je ne l'ai pas lu, monsieur le président.

Le président: . . . le fait de faire allusion à des mémoires qui n'ont pas encore été présentés devant le comité. Cela me paraît affaire de simple justice envers les auteurs des mémoires.

M. Ellis: Oui, c'est vrai.

M. Burton: Je voudrais signaler, monsieur le président, que le gouvernement de l'Ontario a fait une déclaration publique sur ce sujet, et que je connais la teneur de ce mémoire. Nous sommes d'accord sur certains points, mais il y en a d'autres—cela ne surprendra pas les membres de ce Comité—sur lesquels nous sommes beaucoup moins d'accord.

Le président: Nous traiterons de cette question en détail lorsque le gouvernement de l'Ontario nous aura présenté son mémoire.

M. Ellis: Certainement.

Permettez-moi de parler d'un autre mémoire dont nous avons discuté, monsieur le président. M. Burton a mentionné le rapport Brenner, pour Air Canada, et vous ne savez sans doute pas, monsieur Burton, que nous avons eu une discussion très animée ici, mardi matin, avec M. Brenner, l'auteur de ce rapport, et d'autres représentants des États-Unis sont très vigoureusement intervenus, en plaidant pour la déréglementa-

[*Texte*]

chance to look at any of those other comments by Mr. Pulsifer or others of that nature?

Mr. Burton: No, I have not had an opportunity of examining that material.

Mr. Ellis: But you have gone into the Brenner Report and agree with the conclusions that were drawn there?

Mr. Burton: Essentially, yes.

Mr. Ellis: What would happen if someone in Saskatchewan decided he wanted to start an airline, as Doug Ross once did in Alberta, and run a system, say, from Estevan to Prince Albert, covering Regina and Saskatoon? What kind of support would they get from the Saskatchewan government? This would, of course, include free entry into the local carriers.

The Chairman: I just want you to know that it is a hypothetical question, but the witness may answer if he wishes.

Mr. Burton: Thank you, Mr. Chairman.

I can respond to that by saying that in fact the Saskatchewan government has supported a number of applications by small, local carriers to provide specific services between various parts of the province. We have also put caveats on occasion, where necessary, in order to protect certain existing services where we felt that there simply was not room for another carrier, that the dilution of the business between two carriers would in fact make it impossible for either one to operate effectively or on an economic basis. But we have supported a number of applications, and there have been applications granted providing services between, say, North Battleford and Lloydminster and Regina and some other specific locations.

Mr. Ellis: I do not think, Mr. Chairman, I have any other questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ellis. Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Burton, I believe I heard you correctly but I just want to have it expressed again. Your representation is that you would be satisfied to keep the two, Air Canada and CP Air, as the national carriers.

Mr. Burton: That is right.

Mr. Bockstael: You would not be in favour, at this point in time, of our recommending that there should be a third national carrier.

• 1620

Mr. Burton: That is right. We, in fact, are somewhat concerned if the policy, as it seems to be developing in this proposal, is put in place, if we will have a repeat of past history. In fact, things which happen subsequently may have

[*Traduction*]

tion. Avez-vous pu prendre connaissance des autres commentaires faits par M. Pulsifer, ou par d'autres, qui allaient dans le même sens?

M. Burton: Non, je n'ai pas eu l'occasion de prendre connaissance de ces documents.

M. Ellis: Mais vous avez lu le rapport Brenner et vous êtes d'accord sur ses conclusions?

M. Burton: Dans l'ensemble, oui.

M. Ellis: Qu'advierait-il si quelqu'un, en Saskatchewan, décidait de mettre sur pied une ligne aérienne, comme Doug Ross l'a fait en Alberta, et d'exploiter un réseau, par exemple, de Estevan à Prince Albert, qui passerait par Regina et Saskatoon? Quelle sorte d'appui obtiendrait-il du gouvernement de la Saskatchewan? Ceci assurerait, bien entendu, la libre entrée des transporteurs locaux.

Le président: Permettez-moi de vous signaler qu'il s'agit là d'une question hypothétique, mais le témoin peut y répondre si cela lui convient.

M. Burton: Je vous remercie, monsieur le président.

Je répondrai en disant qu'en fait, le gouvernement de la Saskatchewan a appuyé plusieurs demandes émanant de petits transporteurs locaux disposés à fournir des services entre différentes parties de la province. Nous nous y sommes aussi parfois opposés, à l'occasion, afin de protéger certains services existants lorsqu'il nous paraissait ne pas y avoir de place pour un concurrent, si le volume de trafic réparti entre deux transporteurs risquait de n'être rentable pour aucun d'entre eux, et de n'être pas justifiable économiquement. Mais nous avons appuyé un certain nombre de demandes, dont certaines ont été accordées, qui fournissaient des services, par exemple, entre North Battleford, Lloydminster, Regina et certaines autres agglomérations.

M. Ellis: Je crois que je suis arrivé à la fin de mes questions, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ellis. La parole est à M. Bockstael.

M. Bockstael: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Burton, je crois avoir bien saisi ce que vous avez dit, mais j'aimerais que vous le confirmiez. Vous disiez que vous étiez disposé à conserver Air Canada et CP Air comme transporteurs nationaux.

M. Burton: C'est exact.

M. Bockstael: A l'heure actuelle, vous ne voudriez pas que nous recommandions l'introduction d'un troisième transporteur national.

M. Burton: C'est exact. En fait, nous éprouvons quelques inquiétudes si l'orientation de la politique, comme le montre dans une certaine mesure cette disposition, une fois décidée, a pour effet de donner les mêmes résultats qu'avant. En fait, ce

[Text]

the result of eroding the policy, diluting it to such an extent it becomes meaningless.

Really, we feel, at this time, the two national carriers can serve national needs adequately. In fact, we are not ready to have additional national carriers at this time.

The Chairman: What things, Mr. Burton?

Mr. Burton: Pardon me?

The Chairman: What things, things that happened in the past? What things?

Mr. Burton: I believe some of the committee decisions in the past granting various applications for new services certainly had the effect of stretching and extending the old policy which was in place at one time and, I think, sort of helped to bring things to the state they are today. In effect, we are now putting into place—to some extent, as was suggested by some of the questioners, we are now enshrining in policy—some of the extensions to the old policy which developed over a period of time as a result of decisions by the regulatory body.

The Chairman: Thank you.

Mr. Benjamin.

Mr. Bockstael: Mr. Chairman, you took those three minutes as your own time, I take it.

The Chairman: I have never been hard on you on time, Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: The other point you made—and I believe I am correct—in British Columbia, I believe CP Air does fly north-south—

Mr. Burton: Yes, they go into Yukon.

Mr. Bockstael: —above and beyond the 60th parallel.

Mr. Burton: That is right.

Mr. Bockstael: While you qualified it by saying it may not happen, I take it you would not like to see the national carriers restricted from going to the Yukon, or to Yellowknife, or something like that in the northern territories if the demand were there and other carriers could not supply that service.

Mr. Burton: We would not like to see such restrictions placed in a statement of policy issued by the Government of Canada.

Mr. Bockstael: I see.

We have had previous representations, you know, about this arbitrary dividing line from Resolute Bay down to Winnipeg, north-south. We have had carriers from the east saying that the boundary should be moved over to Calgary because they would like to go all the way to Calgary. Then we have PWA saying the boundary should be Toronto because they want to go all the way to Toronto. Whether you put the dividing line at Winnipeg-Resolute Bay or from Sault Ste. Marie to another

[Translation]

qui se passera après aura peut-être pour effet d'affaiblir la politique, de la rendre tellement floue qu'elle n'aura plus de sens.

A vrai dire, nous pensons à l'heure actuelle que les deux transporteurs nationaux sont suffisants pour répondre aux besoins des passagers au Canada. En fait, pour l'instant, nous ne sommes pas prêts à accepter d'autres transporteurs nationaux.

Le président: A quoi pensez-vous, monsieur Burton?

M. Burton: Pardon?

Le président: A quoi pensez-vous quand vous parlez de choses qui se sont passées? Quelles choses?

M. Burton: Je crois que certaines des décisions passées du comité autorisant certains nouveaux services ont eu pour effet, sans aucun doute, d'élargir l'ancienne politique qui était en vigueur, ce qui a, à mon avis, amené la situation dans laquelle nous sommes aujourd'hui. En effet, nous mettons en vigueur—dans une certaine mesure, comme l'ont dit certains députés, nous enchâssons dans une politique—certains des services autorisés par l'ancienne politique à la suite de décisions prises par l'organisme de réglementation.

Le président: Merci.

Monsieur Benjamin.

M. Bockstael: Monsieur le président, vous avez défalqué ces trois minutes de votre propre temps de parole, n'est-ce pas?

Le président: Monsieur Bockstael, je ne vous ai jamais empêché de parler, que je sache.

M. Bockstael: L'autre question que vous avez soulevée—si je ne me trompe pas—a trait à la Colombie-Britannique; je crois que la compagnie CP Air a des lignes du nord au sud...

M. Burton: Oui, ils vont au Yukon.

M. Bockstael: ... au-delà du 60° parallèle.

M. Burton: Exact.

M. Bockstael: Bien que vous ayez expliqué pourquoi, je crois comprendre que vous ne voulez pas que les transporteurs nationaux ne soient pas autorisés à desservir le Yukon, ou Yellowknife, ou d'autres points dans les Territoires du Nord-Ouest, si la demande le justifiait et que les autres transporteurs ne pouvaient offrir les services nécessaires.

M. Burton: Nous ne voulons pas que le projet gouvernemental soit aussi restrictif.

M. Bockstael: Je vois.

D'autres témoins nous ont fait part de leur point de vue au sujet de la division arbitraire selon l'axe Resolute Bay—Winnipeg, du nord au sud. Certains transporteurs de l'Est nous ont dit que l'axe devrait être déplacé jusqu'à Calgary, étant donné qu'ils voudraient desservir Calgary. Ensuite, Pacific Western Airlines nous a dit que l'axe devrait passer par Toronto, parce qu'elle souhaitait se rendre à Toronto. Peu importe que l'axe soit à Winnipeg—Resolute Bay, ou à partir

[Texte]

point like Churchill, there is demand on both sides asking to go further and, certainly, make exceptions to these. Would you concur? Your presentation says, "... withstand pressure from carriers to expand beyond the respective regions."

Mr. Burton: That is right. Essentially, we are supporting the proposal for the regional structure contained in the statement issued by the government, with the amendments I referred to earlier. But, we would be concerned about some of these pressures. There, of course, are a number of different approaches which might be used, as was indicated in the draft statement of policy. However, we think the proposal as it was put forward is as logical as any that might be developed.

Mr. Bockstael: You did take exception to the qualification that local carriers would not be allowed to use jet equipment.

We encounter a premise in the Ministry of Transport. When jet services are allowed to a licensee, the area served often brings up a requirement for longer runways or for other facilities. It then becomes an economic burden for the federal Ministry of Transport to have the capital qualifications to extend those runways in many airports. Would you say there would be, in your statement, sufficient safeguards in the regulating process by the Air Transport Committee—the branch of the CTC—that this would be one of their functions, to see that the federal government, through its Ministry of Transport, is not obliged or forced to make capital expenditures because the carrier licensed needs that kind of runway?

• 1625

I will add one more. Would your government be prepared, where your provincial airline, the takeover of the airline you are proposing...? Would you, for the use of your 737, be prepared to invest something in extending those runways, if necessary?

Mr. Burton: I hope there is no implication, Mr. Chairman, in that question from the Parliamentary Secretary to the Ministry of Transport, that the Government of Canada wants to shuck off some of its responsibilities in this field or to shuck off some of the jurisdiction which it seems to guard jealously, as all governments guard their jurisdictions these days. Certainly, with respect to these larger developments, the Government of Canada, I think, has been regarded as being the actor and the one who has the responsibility.

I can comment that the airports at Regina, Saskatoon and Uranium City, which are really the three major points involved in the proposed jet service, already accommodate jets and are quite adequate for those purposes. There are some other areas of need. For example, there is a problem at Prince Albert where, for a long time, as you may know Mr. Bockstael, local communities, members of Parliament... I recall Mr. Diefenbaker when I was here raised the question very frequently, and now Mr. Hovdebo, as well, is raising questions about getting the necessary improvements to that airport; and they are very slow in coming. We have some difficulty in

[Traduction]

de Sault Sainte-Marie jusqu'à Churchill, par exemple, ces transporteurs veulent aller plus loin et ne sont pas d'accord. Êtes-vous d'accord à ce sujet? Dans vos remarques, vous dites: «... résister à la pression exercée par les transporteurs qui veulent élargir leurs opérations au-delà de leurs régions respectives».

M. Burton: C'est exact. Nous sommes d'accord sur la répartition régionale prévue par le projet gouvernemental, compte tenu des modifications dont j'ai parlé avant. Mais certaines de ces pressions nous inquiètent. Bien entendu, il est possible d'utiliser plusieurs méthodes, comme le prévoit le projet du gouvernement. Toutefois, nous pensons que la proposition, telle qu'elle a été présentée, est aussi logique que n'importe quelle autre.

M. Bockstael: Vous n'avez pas accepté que les transporteurs locaux se voient refuser l'utilisation d'avions à réaction.

Il y a un règlement au ministère des Transports. Lorsqu'un transporteur obtient l'autorisation d'utiliser des avions à réaction, souvent, dans la région desservie, il faut allonger les pistes ou construire d'autres installations. Il s'ensuit que le ministère des Transports fédéral doit supporter des coûts supplémentaires pour effectuer les travaux nécessaires dans beaucoup d'aéroports. Diriez-vous qu'il existe des garanties suffisantes dans le règlement du comité du transport aérien,—de la Commission canadienne des transports,—que c'est l'une de ses fonctions, à savoir veiller à ce que le gouvernement fédéral, par l'entremise du ministère des Transports, ne soit pas contraint de faire certaines dépenses parce que le transporteur accrédité a besoin d'une piste plus longue?

De plus, le gouvernement serait-il prêt à prendre le contrôle de la compagnie aérienne que vous proposez... Pour utiliser vos 737, seriez-vous prêts à investir pour rallonger les pistes au besoin?

M. Burton: J'espère, monsieur le président, que la question du secrétaire parlementaire au ministre des Transports n'implique pas que le gouvernement du Canada veuille abandonner certaines de ses responsabilités dans ce domaine ou une partie de la juridiction qu'elle semble vouloir préserver jalousement, comme tous les gouvernements à l'heure actuelle. Certainement, en ce qui a trait à ces développements plus importants, il faut que le gouvernement du Canada joue un rôle important et s'acquitte de ses responsabilités.

Je peux dire que les aéroports de Regina, Saskatoon et Uranium City, qui sont les trois localités les plus importantes devant être desservies par des avions à réaction, disposent déjà des installations suffisantes. Mais il y a d'autres régions qui ne les ont pas encore. Par exemple, à Prince-Albert, depuis longtemps, comme vous le savez peut-être, Monsieur Bockstael, les députés... je me rappelle lorsque j'étais ici que M. Diefenbaker a souvent demandé, comme le fait d'ailleurs maintenant M. Hovdebo, que l'on fasse les travaux qui s'imposent à l'aéroport, ce qui prend beaucoup de temps. Nous ne voyons pas pourquoi le processus est si lent. Ainsi, cet aéroport

[Text]

understanding why they are so slow in coming. The fact is that this airport cannot handle fully loaded 737s under conditions at certain times of the year. That does place a restriction which we think should not be there, and we would hope the Government of Canada will address that question.

Mr. Bockstael: As Executive Director of Transportation Agency of Saskatchewan, I want to ask if you would care—if you do not want to it does not matter—to comment on something I believe Mr. Benjamin said earlier that, since we now have more carriers going into Regina and Saskatoon, the service has deteriorated. Is that your impression or your assessment of the situation?

Mr. Burton: If you mean service by the air companies—

Mr. Bockstael: Yes, that is what I meant.

Mr. Burton: —I am not sure whether that is what Mr. Benjamin was intending. I think what he was referring to were the difficulties at the Regina airport, which should have been expanded as much as 10 years ago and which is in a very overcrowded condition at the present time. It is appalling that this condition has been allowed to continue. Your department, at this time, is completing a contract, I understand, for the preliminary design of a new terminal or expanded terminal facilities. There has been extensive correspondence between my minister and the Minister of Transport in Ottawa on this matter, and the Minister of Transport, Mr. Pepin, has provided a schedule for the expansion of the Regina airport which is still going to leave a lot of problems in terms of being able to handle the flow of people in and out of that facility.

Mr. Bockstael: I believe, if Mr. Benjamin had been making those remarks, the chairman would have said he was digressing from the spirit of domestic air policy. What I was getting at was—

Mr. Burton: I was just trying to respond to your question.

Mr. Bockstael: I realize that.

The Chairman: I think in fairness, what Mr. Benjamin was saying, was that since CP, particularly, was licensed to fly into Regina, there have been fewer flights, fewer seats and poorer scheduling than there were prior to the—

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . . ?

The Chairman: Yes, of course.

Mr. Benjamin: I had better straighten you and Mr. Bockstael out.

The Chairman: Maybe to make the record clear.

Mr. Benjamin: What I was saying was that, when Air Canada was the sole operator between Regina and Saskatoon and then, when Pacific Western Airlines was granted landing rights and routes, the service then deteriorated. We had fewer seats and worse schedules with two airlines than we had with one. The main thrust of my point was that now they are going to put in a third airline, while the terminal will not handle two,

[Translation]

ne permet pas aux 737 à pleine charge de se poser à certaines époques de l'année. Cela limite donc indûment l'exploitation de l'aéroport, et nous espérons que le gouvernement du Canada va étudier la question.

M. Bockstael: Puisque vous êtes directeur administratif de l'organisme de transport de la *Transportation Agency of Saskatchewan*, je voudrais vous demander—si . . . si vous ne voulez pas, ça ne fait rien—de faire quelques commentaires sur les propos tenus un peu plus tôt, je crois, par M. Benjamin, étant donné que depuis qu'il y a de plus en plus de transporteurs qui desservent Regina et Saskatoon, les services sont devenus moins bons. Est-ce que vous êtes d'accord avec cela?

M. Burton: Est-ce que vous parlez des services des compagnies aériennes—

M. Bockstael: Oui, c'est ce que je veux dire.

M. Burton: Je ne suis pas sûr que ce soit ce que M. Benjamin voulait dire. Je pense qu'il parlait des problèmes qui se posent à l'aéroport de Regina, qui aurait dû être agrandi il y a dix ans et qui pour l'instant est très surchargé. Il est intolérable que l'on permette que cela continue. Votre ministère est sur le point de terminer un contrat qui a trait, si j'ai bien compris, au plan préliminaire d'un nouveau terminal ou à l'agrandissement des installations existantes. Mon ministre et le ministre des Transports, à Ottawa, sont largement consultés à ce sujet, et M. Pépin nous a donné un plan de réalisation des travaux d'agrandissement de l'aéroport, qui ne va pas résoudre tous les problèmes, tant s'en faut étant donné que nous continuerons d'avoir des problèmes de transit des passagers.

M. Bockstael: Si M. Benjamin avait dit cela, le président lui aurait certainement fait remarquer qu'il s'écarterait de notre propos qui est la politique du transport aérien au Canada. Tout ce que je voulais, c'était savoir—

M. Burton: J'ai essayé de répondre à votre question.

M. Bockstael: Je le sais.

Le président: En toute justice, M. Benjamin disait que depuis que le CP a été autorisé à desservir Regina, il y a eu moins de vols, moins de places, et également que les heures de vol sont moins bonnes qu'avant—

M. Benjamin: Monsieur le président . . . ?

Le président: Oui, je vous en prie.

M. Benjamin: Je ferais peut-être bien de vous préciser ce que j'ai dit.

Le président: Oui, pour tirer les choses au clair.

M. Benjamin: Ce que j'ai dit, c'était que lorsque Air Canada était la seule compagnie à faire le pont entre Regina et Saskatoon et que lorsque *Pacific Western Airlines* a obtenu le droit d'atterrir et une ligne aérienne pour desservir ces deux points, les services se sont détériorés. Il y a eu moins de places, et comme je l'ai dit, des horaires pires que lorsqu'il n'y avait qu'une seule compagnie. En fait, je veux dire que maintenant,

[Texte]

let alone three. I do not know what the rush was to give to CPR landing rights in Saskatoon, or particularly in Regina.

The Chairman: CP Air, I think.

Mr. Benjamin: CP Air, yes, the same difference.

An hon. Member: He has the railroads flying.

• 1630

Mr. Benjamin: The same difference. My point was that the so-called theory of competition did not work in Regina because it made matters worse.

Mr. Burton: That is correct. Mr. Benjamin also referred to that earlier.

Mr. Bockstael: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Corbin has asked to make a point of clarification.

Mr. Corbin: Before I go Mr. Chairman, I would like to clear something up.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Corbin: It is so fundamental to our approach to considering to what extent provincial governments should be involved in air transport, I wonder if Mr. Burton, when he goes home, could make available to me and to members of the committee who are interested, a summary of the types of air strips he has been involved in, their size and capital costs and so on. I would find that very useful.

Mr. Burton: I guess.

Mr. Corbin: Could you tell me off-hand the largest strip, in length, you have been involved in?

Mr. Burton: Pardon me.

Mr. Corbin: What is the longest strip you have been involved in building?

Mr. Burton: I could not give you a precise figure.

Mr. Corbin: Was it 5000 feet, 6000 feet, 4000 feet?

Mr. Burton: It is in the order of 5000 to 6000, but I would not like to—

Mr. Corbin: Okay. I will wait for your letter. Thank you very much.

The Chairman: Before we go any further, this morning there was a question asked of the CTC with regard to hearings on passenger fares which they had agreed to submit to us. There was another question, the answer to which was put on the record before the witnesses left. We had agreed to append that to the minutes. They have now provided me with the answer through the Clerk, verbally. I will read it into the record if the committee agrees and then we will not have to append anything.

[Traduction]

nous allons être desservis par une troisième compagnie, même si le terminal est déjà trop petit pour deux; quelle sera donc la situation lorsqu'il y en aura trois. Je ne vois pas pourquoi on s'est pressé pour donner à la compagnie Canadien Pacifique le droit d'atterrir à Saskatoon ou à Regina.

Le président: C'est CPR je pense.

M. Benjamin: Oui, CPR.

Une voix: Voilà maintenant qu'il fait voler les trains.

M. Benjamin: Ce que je veux dire, c'est que ce que l'on appelle la théorie de la concurrence n'a pas donné de résultats à Regina; en fait, elle n'a fait qu'aggraver les choses.

M. Burton: C'est exact. M. Benjamin en a également parlé.

M. Bockstael: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: M. Corbin m'a demandé d'apporter certaines précisions.

M. Corbin: Avant de partir, monsieur le président, je voudrais préciser certaines choses.

Le président: Je vous en prie.

M. Corbin: A notre point de vue, la mesure dans laquelle les gouvernements provinciaux doivent prendre part dans le transport aérien est une considération fondamentale. Je me demande si M. Burton, une fois rentré, pourrait me faire parvenir ainsi d'ailleurs qu'aux membres du Comité qui seraient intéressés, une brève description des différents types de pistes qu'il a construites, leur grandeur et leur coût. Cela serait très utile.

M. Burton: Je le crois.

M. Corbin: Pourriez-vous me dire, tout de suite, quelle est la piste la plus longue que vous ayez construite?

M. Burton: Pardon.

M. Corbin: Quelle est la piste la plus longue que vous ayez construite?

M. Burton: Je ne pourrais vous donner de chiffres précis.

M. Corbin: 5,000 pieds, 6,000 pieds, 4,000 pieds?

M. Burton: De l'ordre de 5,000 à 6,000 pieds, mais je ne voudrais pas...

M. Corbin: Très bien. Je vais attendre votre lettre. Merci beaucoup.

Le président: Avant d'aller plus loin, ce matin on a posé à la Commission canadienne des transports une question qui a trait aux audiences publiques sur les tarifs passagers, tarifs que la Commission avait accepté de nous présenter. On a également posé une autre question dont la réponse a été consignée avant le départ des témoins. Nous avons accepté de la mettre en annexe au procès-verbal. La Commission a téléphoné au greffier pour nous donner sa réponse. Je vais vous en donner

[Text]

Several Honorable members: Agreed.

The Chairman:

The hearings that we referred to on passenger fares was held in Ottawa in May of 1975. The subject was passenger fare increase by Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Pacific Western, Nordair, Quebecair, Trans Air. The decision issued No. 4163, June 1975. The second hearings on the same subject with respect to the same carriers was held in Ottawa in March of 1979, decision issued No. 5903, August 1979.

That completes the list of questioners for today. Therefore, Mr. Burton I would like to, on behalf of the committee—

Mr. Bockstael: No, no... Just finish, but before we leave—

The Chairman: —thank you very sincerely for appearing here today and contributing to our hearings. You have been a forthright and competent witness. Your experience in Parliament has obviously served you well and I ask you to express to your minister the gratitude of the committee for having you come here today.

Mr. Bockstael: For practical purposes, we have the minister from Manitoba here, Mr. Samuel Uskiw. He is scheduled for 8.00 tonight, is he? Would the members be willing to proceed with him now, as he is obviously available, or is there a rule that we cannot?

The Chairman: The committee can make that decision if it so wishes.

Mr. Bockstael: I think that—

The Chairman: Does that suit you, Mr. Uskiw?

Mr. Ellis: Some of our members would like to sit in.

The Chairman: There are two problems already identified, so in fairness to the witness and to members of the committee, I think we should stick to the original schedule. Again, Mr. Burton, thank you very much, and bon voyage.

Our next meeting is at 8.00 this evening when we will have the Minister of Transportation from the Province of Manitoba as our witness.

Meeting adjourned until then.

[Translation]

lecture si le Comité est d'accord et nous n'aurons rien à mettre en annexe.

Des Voix: D'accord.

Le président:

Les audiences publiques portant sur les tarifs passagers ont été tenues à Ottawa en mai 1975. Ces audiences avaient pour objet d'étudier les augmentations de tarifs imposées par Air Canada, CP Air, Eastern Provincial, Pacific Western, Nordair, Québecair et Trans Air. La décision n° 4163 a été rendue en juin 1975. Les secondes audiences publiques portant sur le même sujet et concernant les mêmes transporteurs ont eu lieu à Ottawa en mars 1978; la décision n° 5903 a été rendue en août 1979.

Voilà qui met fin aux questions pour aujourd'hui. En conséquence, monsieur Burton, je voudrais au nom du Comité...

M. Bockstael: Non, non, finissez, mais avant que nous partions...

Le président: ... nous voudrions vous remercier sincèrement d'avoir comparu aujourd'hui devant le Comité; vous avez fait montre de franchise et de compétence. Votre expérience au Parlement vous a de toute évidence aidé. Je vous demanderai d'exprimer à votre ministre la gratitude du Comité pour vous avoir permis de venir ici aujourd'hui.

M. Bockstael: Le ministre du Manitoba, M. Samuel Uskiw, doit comparaître ce soir à 20 heures, n'est-ce pas? Les membres du Comité seraient-ils d'accord pour que nous lui donnions la parole maintenant puisqu'il est là, ou alors le règlement nous l'interdit-il?

Le président: Le Comité peut prendre la décision qu'il veut.

M. Bockstael: Je pense que...

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord monsieur Uskiw?

M. Ellis: Quelques membres veulent continuer.

Le président: On a déjà discuté de deux questions, si l'on veut être juste vis-à-vis du témoin et vis-à-vis des membres du Comité, je crois qu'il faudrait que nous nous en tenions à notre plan. Monsieur Burton, merci beaucoup et bon voyage. Merci.

La prochaine séance aura lieu à 20 heures et à cette occasion, le ministre des Transports du Manitoba comparaitra.

La séance est levée jusqu'à 20 heures.

APPENDICE «TRPT-23»

Rapports de recherche à la disposition du public concernant la réglementation et la concurrence dans l'industrie canadienne du transport aérien

10-78-03F

Étude sur la productivité de l'industrie du transport aérien

Série de séminaires de recherche - Automne 1979/Printemps 1980

- La déréglementation: pour le meilleur ou pour le pire (T.H.N. Welburn)
- L'économie du transport aérien (R. Simpson)

10-79-09F

Analyse des décisions rendus par le Comité des transports aériens, 1973-1978

Série de séminaires de recherche - Automne 1980

- La politique aéronautique internationale des États-Unis (N.K. Taneja)

20-80-02F

Glossaire de l'industrie du transport aérien au Canada

40-80-04F

Services aériens de courrier transfrontières

APPENDIX 'TRPT-23'

Research reports available related to regulation and competition in the Canadian air transport industry

10-78-03E

A Productivity Study of the Canadian Airline Industry

Research Seminar Series - Fall 1979/Spring 1980

- Deregulation: Good or Bad (T.H.N. Welburn)
- The Economics of Airlines Operations (R. Simpson)

10-79-09E

An Analysis of Air Transport Committee Decisions, 1973-1978

Research Seminar Series - Fall 1980

- U.S. International Aviation Policy (N.K. Taneja)

20-80-02E

A Glossary for the Canadian Air Travel Industry

40-80-04E

Transborder Air Courier Services

40-80-06F

Économies d'échelle dans le transport aérien

40-80-12F

Une évaluation de l'efficacité des restrictions en matière de tarifs aériens réduits

40-80-13F

Transporteurs aériens de service local assurant des services à taux unitaires dans le sud du Canada, 1972-1978

40-80-14F*

Une revue des tarifs aériens réduits, 1979

40-81-01F

Services aériens locaux dans le nord du Canada - 1970, 1975, 1979

40-81-04F

Principes économiques liés au transport aérien

40-81-07F*

Permis de services à tarif unitaire et conduite des lignes aériennes: étendue de la concurrence

* Déjà à la disposition du Comité

Pour toute demande de publications, veuillez communiquer à l'adresse suivante:

Commission canadienne des transports
Services d'informatique et de publication
Ottawa K1A 0N9 - 997-2432

40-80-06E

Economies of Scale in the Airline Industry

40-80-12E

An Assessment of the Effectiveness of Restrictions on Low-Priced Air Fares

40-80-13E

Local Service Air Carriers Providing Unit Toll Services in Southern Canada, 1972-1978

40-80-14E*

Low Priced Air Fare Review - 1979

40-81-01E

Local Air Services in Canada's North - 1970, 1975, 1979

40-81-04E

The Basic Economics of Air Carrier Operations

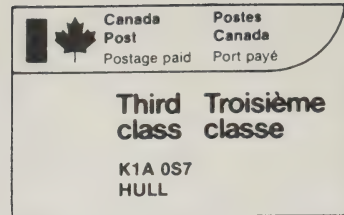
40-81-07E*

Unit Toll Licences and Airline Conduct: The Extent of Competition

* Already available to the Committee

For copies of these publications please contact the following address:

Canadian Transport Commission
Information Processing Services
Ottawa K1A 0N9 - 997-2432



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.

From: Canadian Transport Commission:

The Honourable E.J. Benson, President;

Mr. M.D. Armstrong, Chairman, Air Transport Committee;

Mr. Richard Fosbrooke, Acting Director, Passenger & Aviation Economics.

At 3:30 p.m.

Mr. John S. Burton, Executive Director, Transportation Agency of Saskatchewan, Province of Saskatchewan.

A 9h 30

De: Commission canadienne des Transports:

L'honorable E.J. Benson, président;

M. M.D. Armstrong, président, Comité des transports aériens;

M. Richard Fosbrooke, directeur suppléant, Economique du transport de passagers et de l'aviation.

A 15h 30

M. John S. Burton, directeur administratif, «Transportation Agency of Saskatchewan», Saskatchewan.

HOUSE OF COMMONS
3

Issue No. 50

Thursday, February 18, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 50

Le jeudi 18 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on
4

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier
Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

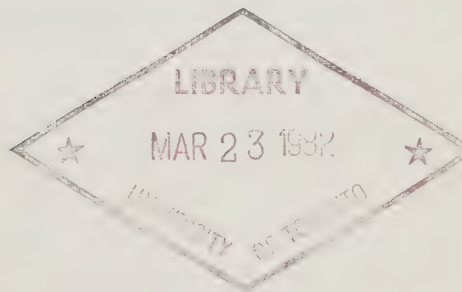
Le document intitulé, «Politique concernant le transport
aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Côté (*Mrs.*)

Deniger
Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Harquail
MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Messrs. — Messieurs

MacKay
Mayer
McDermid
Nowlan
Penner

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 18, 1982

(82)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:05 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bockstael, Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, McDermid, Nowlan, Skelly and Turner.

Other Members present: Messrs. Lewycky and Nickerson.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director and Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist.

Witnesses: From the Province of Manitoba: The Honourable Samuel Uskiw, Minister of Highways and Transportation and Mr. John C. Rea, Director of Transportation, Department of Highways and Transportation.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The Minister made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 9:40 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, February 23, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 FÉVRIER 1982

(82)

[Traduction]

Le comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à 20h 05 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) président.

Membres du comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, McDermid, Nowlan, Skelly et Turner.

Autres députés présents: MM. Lewycky et Nickerson.

Aussi présents: Centre parlementaire des Affaires étrangères et du Commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur et M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport.

Témoins: De la province du Manitoba: l'honorable Samuel Uskiw, ministre des Autoroutes et du Transport et M. John C. Rea, directeur du Transport, ministère des Autoroutes et du Transport.

Le comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé "Politiques concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981". (*Voir procès-verbal du 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

Le ministre fait une déclaration puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

A 21h 40, le comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 23 février 1982, à 9h 30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Text]*

Thursday, February 18, 1982

• 2007

The Chairman: We are resuming consideration of our order of reference, which everybody knows by heart by now, so I will not bother repeating it.

It is our honour tonight to have with us the Honourable Samuel Uskiw, Minister of Highways and Transportation for the Province of Manitoba.

We realize, sir, that you have only been in office for a short time, but we are happy to have you with us tonight. If you have an opening statement, I would ask you to proceed with it now.

Mr. McDermid: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I am sorry. Yes.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, we discussed about a week ago getting a map in here so that when witnesses, such as we have tonight, start talking about dividing lines and their concerns, we centralists in central Canada would know what the hell they are talking about and where exactly it is. Do you know what has happened to that request that was made a week ago?

The Chairman: I know the request was made. I must admit I do not know what has happened to it, but I shall find out, sir.

Mr. McDermid: Thank you. Sorry, Mr. Minister, my apology.

Hon. Samuel Uskiw (Minister of Highways and Transportation, Province of Manitoba): Mr. Chairman, first of all I wish to thank you for giving us this opportunity to present our position with respect to the most recent proposal.

I would like to begin by pointing out, sir, that I do appreciate the fact that your committee has many other briefs to consider, some of which may be in conflict with some of our points of view, and that is understandable. I would also like to note that it is true I have only had a couple of months in office since the election, and therefore I will have to rely somewhat on my assistant here to clarify some of the points that you may raise.

I would like to add to that that this of course is not my first time in government in a ministerial position. So hopefully that will help me along. But given the fact that we have not had a great length of time to acquaint ourselves with the ongoing issues, I will be relying somewhat on Mr. Rea to give us points of clarification.

Mr. Chairman, I should like to thank you and the members of the Standing Committee on Transportation for the opportu-

TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Translation]*

Le jeudi 18 février 1982

Le président: Nous reprenons l'étude de notre ordre de renvoi, que tout le monde connaît par coeur maintenant, donc je ne vais pas le répéter.

Nous avons l'honneur d'accueillir ce soir l'honorable Samuel Uskiw, ministre de la Voirie et des Transports de la province du Manitoba.

Nous nous rendons compte, monsieur, que vous n'êtes en fonctions que depuis peu de temps, mais nous sommes néanmoins heureux de vous avoir parmi nous ce soir. Si vous avez une déclaration d'ouverture à faire, je vous demande de la présenter maintenant.

M. McDermid: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Excusez-moi. Oui.

M. McDermid: Il y a environ une semaine, monsieur le président, nous avons parlé de la possibilité d'avoir une carte dans la salle afin que nous puissions nous retrouver quand les témoins commencent à parler de leurs préoccupations qui sont d'autres que celles de nous les centralistes du Canada central. Savez-vous ce qu'il en est de la demande faite il y a une semaine?

Le président: Je sais qu'on a fait la demande. J'admets, cependant, que je ne sais pas ce qu'il en est, mais je vais m'informer.

M. McDermid: Merci. Je m'excuse, monsieur le ministre.

L'honorable Samuel Uskiw (ministre de la Voirie et des Transports, province du Manitoba): Je veux d'abord vous remercier, monsieur le président, de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue concernant la dernière proposition.

Je voudrais commencer par souligner que je me rends très bien compte du fait que votre Comité doit examiner beaucoup d'autres mémoires, dont certains exprimeraient des opinions contraires aux nôtres. C'est tout à fait compréhensible. Je voudrais également mentionner qu'il est vrai que je ne suis en poste que depuis quelques mois, et j'aurai donc à compter un peu sur mon adjoint pour donner des précisions en réponse à vos questions.

J'aimerais également dire qu'il ne s'agit pas de la première fois que j'occupe un poste de ministre. J'espère que mon expérience passée me sera utile. Mais étant donné que nous n'avons pas eu beaucoup de temps pour nous familiariser avec les dossiers de l'heure, je vais demander certains éclaircissements à M. Rea.

Monsieur le président, j'aimerais vous remercier ainsi que les membres du Comité permanent des transports de l'occasion

[Texte]

nity of presenting to you, on behalf of the Government of Manitoba, this submission on the proposed new domestic air policy.

• 2010

Policy objectives: The Manitoba government supports the objectives of the proposed policy seeking to provide for adequate stable air services to all parts of Canada by innovative and efficient air carriers. An evolutionary policy development retaining an important role for the Canadian Transport Commission should provide for an environment for stable air services in all parts of Canada. These goals are similar to our own. The concern of the Government of Manitoba has consistently been to ensure adequate, convenient and dependable air services to, from and within the province. Our concern, therefore, must not only be air services to cities such as Winnipeg, served by all three levels of carriers, to Thompson, served by regional and local carriers, but also for remote communities such as Shamattawa, which is about 100 miles from Gillam—I wish we had a map, or—

Mr. McDermid: So do I.

Mr. Uskiw: —to Dooley Lake, approximately 150 miles from Churchill, to which we do not have surface transportation. Communities such as Shamattawa and Dooley Lake are totally dependent on air transportation provided by local air carriers. Because traffic carried by local carriers is light, seasonal and uni-directional, unit toll and charter air services are inextricably linked. As a result, any proposed domestic air policy must consider all types of air services and not just unit toll air services.

Northern and southern Canada: The proposed domestic air policy divides Canada into northern and southern Canada at 60 degrees north latitude. This may be administratively neat and orderly in appearance, but it ignores the realities imposed by geography on northern residents, on their economy and, above all, on the airlines serving the north. There really is little or no difference in conditions 50 miles either side of the 60th parallel. Both locations are in the Precambrian Shield country.

A more realistic boundary would divide Canada into north and south based on the Precambrian Shield. The north should include all of that part of Canada lying in the north of the Precambrian Shield, including all of the Yukon and Northwest Territories.

Regional boundaries: Manitoba has a number of concerns which are intensified by the highly artificial boundary which separates Canada at Winnipeg. Not only does this artificial boundary divide Canada into the east and the west, but it also divides Manitoba into a western region to be served by PWA and an eastern one to be served by EPA, Quebecair or Nordair. It is highly unlikely that EPA, Quebecair or, for that matter, Nordair would be willing to provide jet service to

[Traduction]

qui m'est offerte de présenter au nom du gouvernement du Manitoba ce mémoire sur le projet de politique concernant le transport aérien intérieur.

Objectifs de la politique: Le Manitoba souscrit aux objectifs de la nouvelle politique qui devrait assurer la prestation des services aériens stables et satisfaisants partout au pays en encourageant l'innovation et l'efficacité chez les transporteurs aériens. Une politique évolutive concernant un rôle important à la Commission canadienne des transports doit prévoir la création d'un milieu propice à des services aériens stables partout au pays. Ces objectifs correspondent aux nôtres. Le gouvernement du Manitoba veille constamment à offrir des services aériens adéquats, commodes et fiables, que ce soit à partir de la province ou à l'intérieur. Nous devons donc nous préoccuper non seulement d'assurer des services aériens à des villes comme Winnipeg, qui est desservie par les trois niveaux de transporteurs, comme à Thompson qui est desservie par des transporteurs régionaux ou locaux, mais également aux collectivités éloignées comme Shamattawa (environ 100 milles de Gillam)—je regrette qu'on n'ait pas de carte ici—

M. McDermid: Moi aussi.

M. Uskiw: —ou Tadoule Lake où les transports de surface n'existent pas. Les collectivités comme Shamattawa et Tadoule Lake dépendent entièrement des transporteurs aériens locaux. Compte tenu du fait que les transporteurs locaux transportent peu de passagers et que le trafic est saisonnier et unidirectionnel, les services aériens contractuels et à taux unitaire sont inextricablement liés. Ainsi, tout projet de politique en matière de transport aérien intérieur doit tenir compte de tous les types de services aériens et pas seulement des services à taux unitaire.

Régions septentrionale et méridionale du Canada: Dans le document sur la nouvelle politique concernant le transport aérien intérieur, on divise le Canada en régions septentrionale et méridionale au 60° degré de latitude nord. Il se peut que du point de vue administratif cette séparation semble justifiée, mais elle ne tient pas compte des réalités imposées par la géographie aux résidents des régions septentrionales, de leur économie et, par dessus tout, des lignes aériennes qui desservent le Nord. Il n'y a que vraiment peu sinon aucune différence entre les conditions qui règnent en deça de 50 milles de part et d'autre du 60° parallèle. Il s'agit dans les deux cas du Bouclier précambrien.

Il serait beaucoup plus réaliste de partager le Canada nord/sud en se fondant sur le Bouclier précambrien. La partie septentrionale comprendrait tout le Bouclier précambrien et le nord de celui-ci, y compris le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Frontières régionales: Le Manitoba se pose un certain nombre de questions dont l'importance est accentuée par la limite particulièrement artificielle qui sépare le Canada à Winnipeg. Cette frontière artificielle ne fait pas que diviser le Canada entre l'est et l'ouest, elle sépare également le Manitoba en une région occidentale qui sera desservie par PWA et une région orientale qui sera desservie par EPA, Québecair ou Nordair. Il est très peu probable que EPA, Québecair ou, à cet

[Text]

Gillam and Churchill, which have suddenly, by definition, become part of eastern Canada.

In addition, this artificial division also separates Manitoba from traditional markets in the Keewatin district and the Melville Peninsula of the Northwest Territories. By eliminating the western regional carrier from this traditional Manitoba market, the proposed domestic air policy would force Manitobans to utilize regional carriers on an indirect and expensive routing through Montreal. Manitobans would be effectively excluded from competing in this northern market.

Manitoba recognizes a need to define the regions of Canada with respect to regional air carriers. However, a regional boundary should be one that makes sense. Toronto is served by all of the four regional air carriers. For this reason alone, Toronto would be the most logical point to divide the eastern and western regions. This would not make the western regional carrier a transcontinental operator as the nation of Canada extends far to the east of Toronto.

The proposed domestic air policy, with its artificial separation of Canada at Winnipeg, will discriminate against northern Manitobans. A citizen of Thompson can travel to Winnipeg and on to Vancouver or Calgary on a PWA through fare. Because of this, CP Air has negotiated a joint fare with PWA for the Thompson—Calgary, Thompson—Vancouver travellers. However, because of the artificial boundaries separating Canada at Winnipeg, PWA will be unable to serve centres east of Winnipeg. There is, therefore, no reason or incentive for any other regional or main line carrier to offer northern Manitobans a joint or through fare for travel east of Winnipeg.

• 2015

Number of regional air carriers: The proposed domestic air policy paper, which in many ways codifies the status quo, proposes there be only two national carriers and four regional air carriers. It explicitly states the number of carriers in each of these categories will not be permitted to increase. Although the matter is still under appeal, a recent Air Transport Committee decision would appear to establish Northwest Territorial Airways as a fifth regional air carrier which, if the decision is not overturned, will be authorized to operate inter-regional, non-stop flights in excess of 1,400 miles using Group F aircraft, the largest size of aircraft which three of the four regional carriers are authorized to operate. Its region will cover almost 40 per cent of Canada's land mass.

The only remaining distinction between the present four regional air carriers and Northwest Territorial Air, will be that, for the present, NWT Air is restricted to the use of

[Translation]

égard, Nordair accepteraient de desservir avec des avions à réaction, Gillam et Churchill qui sont tout à coup devenus, par définition, des localités de l'est du Canada.

En outre, cette division artificielle éloigne également le Manitoba des marchés traditionnels dans les districts de Keewatin et de la péninsule de Melville des Territoires du Nord-Ouest. En éloignant le transporteur régional de l'Ouest de ce marché manitobain traditionnel, la nouvelle politique concernant le transport aérien intérieur obligerait les Manitobains à recourir aux services des transporteurs régionaux en empruntant un trajet indirect et coûteux qui passerait par Montréal. On parviendrait ainsi à exclure toute concurrence manitobaine de ce marché septentrional.

Le Manitoba reconnaît le besoin de définir les régions du Canada pour ce qui concerne les transporteurs aériens régionaux. Il faudrait toutefois que cette limite régionale soit justifiée. Toronto est desservi par les quatre transporteurs aériens régionaux. Pour cette seule raison Toronto devrait être le point le plus logique de séparation des régions orientales et occidentales. En procédant ainsi, on éviterait de transformer le transporteur régional de l'Ouest en un exploitant transcontinental, notre pays s'étendant bien à l'est de Toronto.

La politique proposée concernant le transport aérien intérieur, avec sa séparation artificielle du Canada à Winnipeg, sera préjudiciable aux Manitobains qui habitent des régions septentrionales. Un citoyen de Thompson peut se rendre à Winnipeg et poursuivre sa route vers Vancouver ou Calgary grâce à un billet direct de PWA. C'est pour cette raison que CP Air a négocié avec PWA un tarif conjoint lui permettant d'assurer la liaison Thompson-Calgary et Thompson-Vancouver. Toutefois, compte tenu de la limite artificielle séparant le Canada à Winnipeg, PWA ne pourra desservir aucun centre à l'est de Winnipeg. Il n'y a donc aucune raison pour qu'un transporteur régional ou national offre aux Manitobains du Nord un tarif conjoint ou direct pour des voyages à l'est de Winnipeg.

Nombre de transporteurs aériens régionaux: Le projet de politique concernant le transport aérien intérieur, qui de bien des façons codifie le statu quo, propose qu'il n'y ait que deux transporteurs nationaux et quatre transporteurs régionaux. On y précise explicitement que le nombre de transporteurs dans chacune de ces catégories ne pourra augmenter. Bien que la question soit encore à l'étude, une récente décision du Comité des transports aériens semblerait établir la *Northwest Territorial Airways* comme un cinquième transporteur régional; si la décision n'est pas rejetée, cette société sera autorisée à offrir des vols interrégionaux sans escale sur une distance de plus de 1,400 milles en utilisant des appareils du groupe F—le plus gros appareil que trois des quatre transporteurs régionaux sont autorisés à utiliser. Il desservira une région couvrant environ 40 p. 100 du territoire canadien.

La seule autre distinction entre les quatre transporteurs régionaux actuels et NWT Air est que, pour le moment, NWT Air est obligée d'utiliser uniquement des appareils à turbo-pro-

[Texte]

propeller-driven turbo-prop, rather than jet aircraft. This seems to be completely inconsistent with the policy's stated intention of limiting regional air carriers to four.

Local air carrier category is too broad. The domestic air policy paper proposes three levels of carriers. Air Canada and CP Air are to be categorized as national carriers; PWA, Quebecair, EPA, and Nordair are the proposed regional carriers. All other carriers are lumped together and are to be called local air carriers.

This separation into three levels is an oversimplification, insofar as the local air carriers classification is concerned. The local air carrier group is, in reality, a number of groups ranging in size from Air Ontario and Time Air, operating Class E aircraft, to carriers such as Silver Pine Air Services in Manitoba, which offers unit toll air services in Beaver, Otter, and Beech-18 aircraft.

The carriers grouped as local include sub-classifications whose needs should be addressed if local air carriers are to achieve some stability.

There is a group of carriers which could be classified as subregional carriers. Time Air and Air Ontario are good examples of southern Canadian subregional air carriers. Calm Air and Norontair are examples of subregional carriers which serve northern and Precambrian regions of Canada. Aero Trades (Western) Limited and Perimeter Airlines (Inland) Ltd. are examples of subregional carriers operating both in the south and also to remote northern communities. Aero Trades serves Winnipeg, Prince Albert, and Calgary; while Perimeter serves Winnipeg, Dauphin, Yorkton, and Saskatoon. Both carriers serve remote northern communities such as Garden Hill, Gods Lake Narrows, Norway House, Pickle Lake, et cetera.

In some cases this group of subregional carriers operates over the same routes as national and regional air carriers. They usually have to make mandatory, intermediate stops. Sometimes they are denied traffic rights between certain city fares. They operate equipment as large as Group E aircraft. They are required to provide unit toll services to remote northern communities on a regular basis.

Two factors distinguish the subregional from the regional air carriers. Local air carriers face a mandatory prohibition on the use of jet equipment; regional carriers are protected from encroachment by local carriers, whereas the subregional and other local carriers have no such protection.

Statistics Canada recognizes the type of distinction referred to above. In its publication *Air Carrier Financial Statistics*, Catalogue 51-206, several levels other than main line and regional air carriers are recognized. The level 3 carrier, as reported in this publication tend to conform with the examples of subregional carriers listed above. The proposed domestic air policy is concerned with providing regional carriers with the

[Traduction]

pulseurs. Cela semble tout à fait contradictoire avec la politique déclarée, à savoir limiter à quatre les transporteurs aériens régionaux.

La catégorie des transporteurs aériens locaux est trop générale. La politique concernant le transport aérien intérieur propose la classification des transporteurs en trois grandes catégories. Air Canada et CP Air seraient des transporteurs 'nationaux'; PWA, Québecair, EPA et Nordair seraient des transporteurs régionaux. Tous les autres transporteurs feraient partie des transporteurs locaux.

Cette répartition en trois grandes catégories simplifie un peu trop les choses du moins en ce qui a trait aux transporteurs locaux. Ce groupe est en réalité formé d'un certain nombre de groupes allant de sociétés comme Air Ontario et Time Air, qui utilisent des avions de classe E, à des sociétés comme Silver Pine Air Services au Manitoba qui offrent des services à taux unitaire et utilisent des avions de type Beaver, Otter et Beech 18.

Les transporteurs locaux comprennent des sous-catégories de transporteurs dont les besoins devraient être étudiés si on veut assurer la stabilité de ce secteur.

La catégorie des transporteurs de district devrait regrouper certains de ces transporteurs. Time Air et Air Ontario sont de bons exemples de transporteurs de district du sud du Canada. Calm Air et NorOntair sont des transporteurs de district qui desservent le Nord et la région précambrienne du Canada. Aero Trades (Western) Ltd. et Perimeter Airlines (Inland) sont des transporteurs de district qui desservent le Sud mais également les collectivités isolées du Nord. Aero Trades dessert Winnipeg, Prince Albert et Calgary alors que Perimeter dessert Winnipeg, Dauphin, Yorkton et Saskatoon. Ces deux transporteurs desservent les collectivités isolées du Nord comme Garden Hill, Gods Lake Narrows, Norway House, Pickle Lake et d'autres.

Dans certains cas, ces transporteurs de district empruntent les mêmes routes que les transporteurs régionaux et nationaux. Ils doivent habituellement faire des escales obligatoires. On leur interdit parfois d'offrir des services entre certaines paires de villes. Leurs appareils sont aussi importants que les avions de classe E. Ils doivent offrir des services réguliers à taux unitaire aux collectivités isolées du Nord.

Deux facteurs importants distinguent les transporteurs de district des transporteurs régionaux. Les transporteurs locaux n'ont pas le droit d'utiliser des avions à réaction. De plus, les transporteurs régionaux sont protégés contre l'empiètement des transporteurs locaux, alors que les transporteurs de district et les autres transporteurs locaux ne jouissent d'aucune protection du genre.

Statistique Canada reconnaît ce type de distinction. Dans sa publication 'Transporteurs aériens, États financiers' no de catalogue 51-206, plusieurs types, autre que les transporteurs nationaux et régionaux, sont étudiés. Les transporteurs de type 3 dont on parle dans cette publication représenteraient bien les transporteurs de district dont on a parlé plus haut. Le projet de politique concernant le transport aérien cherche à permettre

[Text]

opportunity to use their expensive equipment intensively. This includes a prohibition in the use of jet aircraft by local carriers.

• 2020

In contrast local carriers, including subregional carriers, have few constraints. They are to be permitted to provide unit toll passenger and cargo services on any route in southern or northern Canada, using any size of non-jet equipment. This does not seem reasonable. There is also a need to protect subregional carriers, their revenue cash flows and their use of expensive equipment; again, small or smaller carriers within the broad local carrier designation as used in the policy paper and that last point is an add on, Mr. Chairman.

There is a bit of a change on the next page, page 7, paragraph 14. We want you to make note of it. We are deleting the words "of the smaller carriers" and substituting others which would read "within the broad local carrier designation".

The problems within the broad local carrier designation are similar in many respects to those of the larger main line and regional airlines. The differences are largely a matter of scale particularly with respect to revenue, invested capital and equipment costs. The cost of acquiring new flight equipment places a disproportionately heavy burden on the smaller carrier. This becomes apparent in the table below where the approximate costs of new aircraft are compared with the average invested capital —nonconcurrent liabilities plus deferred credits plus reserve plus capital stock and surplus—as reported in air carrier financial statistics.

At some point you might want to look at those comparisons, Mr. Chairman. To subregional carriers, the cost of DASH-7, HS748 Metroliner, et cetera, is proportionately as onerous on them as the acquisition of a Boeing 767 and Boeing 737 are to regional carriers. It is just as critical for subregional carriers to be able to undertake long-range planning and equipment acquisition programs as it is for the regional or national carriers. The subregional carrier must also know that it is to receive some measure of protection comparable to that provided to regional or national carriers.

The Manitoba Government has similar concerns for the long-term well-being and stability of the many small local unit toll and charter operators that provide critically important services to, from and between local communities, many of which are remote and isolated except for winter roads. The acquisition of a single Twin Otter costs twice as much as the average invested capital of level four carriers. In contrast, Air Canada's \$1.3 billion purchase of 24 Boeing 767 aircraft is no greater than its present invested capital. A six seat Cessna 206 would cost about 10.2 per cent of the level four carrier average invested capital, somewhat comparable to a regional air carrier.

[Translation]

aux transporteurs régionaux de se servir intensivement de leur équipement «coûteux». Ainsi, les transporteurs locaux ne peuvent pas utiliser d'avions à réaction.

Par contraste, les transporteurs locaux, y compris les transporteurs de district, ont peu d'autres contraintes. Ils peuvent offrir des services à taux unitaire et des services de fret sur toutes les routes dans le sud ou le nord du Canada, en se servant de n'importe quel type d'avion, sauf les avions à réaction. Cela ne semble pas raisonnable. On doit également protéger les transporteurs de district, leurs recettes, leur marge d'autofinancement, ainsi que leur utilisation d'équipements coûteux; et les petits ou les plus petits transporteurs à l'intérieur de cette vaste catégorie des transporteurs locaux comme les désigne le Livre blanc, et cette dernière partie a été ajoutée, monsieur le président.

Il y a aussi un petit changement au paragraphe 14 de la page 8, nous retranchons les mots «des petits transporteurs» et les remplaçons par «dans la vaste désignation de transporteur local».

Les problèmes dans la vaste désignation de transporteur local sont semblables à plusieurs égards à ceux des transporteurs régionaux et nationaux. Il n'existe que des différences d'échelle, particulièrement en ce qui a trait aux recettes, au capital engagé et au coût des équipements. Le coût d'acquisition d'un nouvel équipement de vol impose un fardeau disproportionné aux petits transporteurs. Ceci devient évident dans le tableau ci-dessous où les prix approximatifs des nouveaux avions sont comparés au capital engagé moyen (engagement à court terme, plus revenu différé, plus réserves, plus capital social et surplus) tiré de «Transporteurs aériens, états financiers».

A un moment donné, monsieur le président, vous voudrez peut-être jeter un coup d'oeil à ce tableau comparatif. L'achat de Dash 7, de HS-748, de Metroliner, etc., est proportionnellement aussi onéreux pour les transporteurs de district que l'achat de Boeing 767 et de Boeing 737 pour les transporteurs régionaux. Il est aussi difficile pour les transporteurs de district que pour les transporteurs régionaux ou nationaux de planifier à long terme ou d'entreprendre des programmes d'achat d'aéronefs. Le transporteur de district doit aussi savoir qu'il a droit à une certaine protection, comparable à celle prévue pour les transporteurs régionaux ou nationaux.

Le gouvernement du Manitoba a exprimé des préoccupations semblables concernant la viabilité à long terme d'un grand nombre de petits exploitants de vols d'affrètement à taux unitaire qui fournissent aussi des services extrêmement importants entre les petites municipalités, dont un grand nombre sont éloignées et isolées, sauf par la liaison qu'assurent les routes l'hiver. L'achat d'un seul Twin Otter coûte deux fois plus que la moyenne des capitaux investis par les transporteurs du niveau 1V. Par contre, l'achat de 24 Boeing 767 au coût de 1,3 milliard de dollars par Air Canada ne représente pas un montant plus élevé que son capital actuel investi. Le coût d'un

[Texte]

er's purchase of a 117 seat Boeing 737. The acquisition of a Twin Otter or other small aircraft imposes on level four local carriers as proportionately a heavy burden as the acquisition of larger equipment places on larger carriers.

Referring to national and regional carriers, the proposed domestic air policy discussion paper states and I quote:

... it has been assumed that the elimination of carriers' roles at this time would be unduly disruptive, making it difficult to achieve the objective of adequate, stable service.

In contrast, the new policy proposes that local carriers can be authorized to operate over any route with any size of equipment with the condition that it must be propeller driven equipment, which is used in passenger services. Local service carriers will be able to operate supplementary services in competition with the main line in regional air carriers. The proposed policy would allow the local carriers to expand their areas of operation and move into the larger and more efficient equipment.

However, as the carriers re-equip with the larger equipment, it will become necessary for them to serve the larger markets and, at the same time to withdraw from the smaller markets.

• 2025

The result is that Manitoba could be in for a period of far greater instability than exists at the present time. The smaller communities will be the ones to suffer decreases in service or, at best, to be served by constantly changing firms. The pressure on smaller carriers to re-equip with larger equipment, together with the increased competition foreseen by the policy, could seriously affect the viability of these carriers with the incidence of bankruptcy increasing drastically.

It is the intent of the proposed domestic air policy to retain a significant role for the Canadian Transport Commission. If anything, the new policy should increase the level of activity for the Air Transport Committee as local carriers seek to avail themselves of the opportunity to operate over any route in northern or southern Canada with any size of equipment. This increased level of activity of the Air Transport Committee will create delays, and result in higher costs in time and money to make applications to the committee. There is a need to simplify Air Transport Committee procedures. One suggestion is outlined in the attached schematic diagram. Perhaps a modification of this proposal could be used.

Mr. Chairman, I wish to summarize. Although Manitoba agrees with many of the proposals presented in the domestic air policy discussion paper, we do have some areas of concern as follows:

[Traduction]

Cessna 206 de six places équivaldrait à environ 10,2 p. 100 de la moyenne du capital investi par un transporteur de niveau 1V - ce qui pourrait être comparé à l'achat d'un Boeing 737 de 117 places par un transporteur aérien régional. L'achat d'un Twin Otter ou d'un autre petit avion impose aux transporteurs locaux de niveau 1V un fardeau proportionnellement aussi lourd que l'achat d'un gros appareil par un grand transporteur.

Traitant des transporteurs nationaux et régionaux, le document de travail intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur» dit:

... on a supposé que l'élimination des rôles des transporteurs à l'heure actuelle entraînerait des bouleversements injustifiés et compliquerait la réalisation de l'objectif d'un service satisfaisant et stable.

Par contre, la nouvelle politique propose que les transporteurs locaux soient autorisés à assurer toute liaison avec tous genres d'aéronefs à condition d'utiliser des aéronefs à hélice pour leurs services-passagers. Les transporteurs locaux pourront assurer des services supplémentaires en concurrence avec les transporteurs nationaux et régionaux. La nouvelle politique permettrait aux transporteurs locaux d'agrandir leur territoire et d'utiliser des avions plus gros et plus performants.

Cependant, à mesure que les transporteurs achèteront de plus gros avions, ils devront desservir un marché plus important et, en même temps, se retirer des petits marchés.

Le résultat en est que le Manitoba pourrait faire face à une période d'instabilité beaucoup plus grande que celle qui existe actuellement. Les petites collectivités seront celles qui souffriront de la réduction des services ou qui seront desservies par des sociétés qui changeront constamment. Les pressions que subissent les petits transporteurs concernant l'achat d'avions plus gros ainsi qu'une concurrence plus grande prévue par cette politique, pourraient avoir de graves conséquences sur la viabilité de ces transporteurs et la fréquence des faillites augmenterait considérablement.

La nouvelle politique concernant le transport aérien intérieur vise à conserver un rôle important à la Commission canadienne des transports. Si résultat il y a, cette nouvelle politique devrait accroître les activités du Comité des transports aériens étant donné que les transporteurs locaux chercheront à s'implanter dans toutes les régions du nord ou du sud du Canada avec tous les genres d'aéronefs. Cet accroissement de la charge de travail du Comité des transports aériens entraînera des retards et des frais plus élevés en termes de temps et d'argent nécessaires pour lui présenter une demande. Il faut simplifier les méthodes du Comité des transports aériens. Une proposition est exposée dans le diagramme ci-joint. On pourrait peut-être s'en inspirer en la modifiant.

En bref, même si le Manitoba est d'accord avec bon nombre des propositions présentées dans le document «Politique concernant le transport aérien intérieur», nous éprouvons certaines réserves à ce sujet. Les voici:

[Text]

First, that the proposed policy does not cover all types of air services. In many cases unit toll air services are dependent upon the availability of charter traffic, particularly in the Precambrian areas of Canada.

Second, the proposed policy divides Canada into northern and southern Canada according to the sixtieth degree of latitude; a distinction according to terrain, such as the Precambrian area would make more sense from an airline operating point of view.

Canada is divided into eastern and western Canada by an arbitrary line between Winnipeg and Resolute Bay. This highly artificial separation of Winnipeg from eastern Canada produces results which are harmful to Manitoba. These are:

Splitting Manitoba communities into eastern and western regions and cutting off Manitoba from northeastern Ontario with which it has strong social and economic ties—and there, Mr. Chairman, you will note that we have added some words; separating Manitoba from its traditional Keewatin markets just 600 to 700 miles from Winnipeg and giving them to distant Montreal almost 1,300 miles away.

This virtually ensures that northern Manitobans will be unable to benefit from joint fares as the present national and regional air carriers operating east of Winnipeg have no need and will never have to compete with PWA through fares. The regional carrier boundary should be in a line from Toronto to Resolute Bay, or at the very least, north from Thunder Bay—and there, Mr. Chairman, please note the add-on.

Provision should be made to divide the local carrier group into at least two levels, one of which would be designated as subregional, in recognition of the different problems and requirements of the various subgroupings of carriers.

Stability is essential if local carriers are to serve the public, particularly in Precambrian areas of Canada, with regular, reliable air services. Local and subregional carriers should not be permitted unlimited competition but, like regional and national carriers, should have their role defined to permit them to undertake long-range planning and equipment acquisition. A more definitive policy statement for these levels of carriers is required than is now contained in the proposed domestic air policy.

There is a need to simplify the procedures of the Air Transport Committee to reduce the cost in time and money for the processing of applications by subregional and local carriers. The attached schematic proposal or modification could be used.

All of which is respectfully submitted on this 18th day of February, 1982, Mr. Chairman.

[Translation]

Premièrement, la nouvelle politique ne touche pas à tous les genres de services aériens. Dans bon nombre de cas les services aériens à taux unitaire dépendent de la disponibilité de services d'affrètement, particulièrement dans les régions précambriennes du Canada.

Deuxièmement, la nouvelle politique partage le Canada en régions nord et sud selon le 60° degré de latitude. Une distinction basée sur le terrain, comme la région précambrienne, serait plus sensée du point de vue desserte aérienne.

Le Canada est divisé entre l'est et l'ouest selon une ligne arbitraire passant entre Winnipeg et Resolute Bay. Cette ligne de démarcation très artificielle, séparant Winnipeg de l'est du Canada, a des effets préjudiciables au Manitoba. Ils sont:

La division des collectivités du Manitoba entre les régions est et ouest; la séparation du Manitoba de ses marchés traditionnels du nord-est de l'Ontario... Et là, monsieur le président, vous remarquez que nous avons ajouté quelques mots: la séparation du Manitoba de ses marchés traditionnels de Keewatin situé à seulement 600 ou 700 milles de Winnipeg pour les placer dans la région de Montréal à une distance beaucoup plus grande, soit 1,300 milles.

Cela empêche virtuellement les Manitobains du Nord de bénéficier des tarifs communs étant donné que les transporteurs nationaux et régionaux desservant actuellement les régions à l'est de Winnipeg n'ont pas et n'auront jamais à concurrencer les tarifs de PWA. La ligne de démarcation des transporteurs régionaux devrait aller de Toronto à Resolute Bay, ou au moins à Thunder Bay au nord... Et là, monsieur le président, vous remarquerez que nous avons ajouté quelques noms.

On devrait adopter des dispositions visant à diviser le groupe des transporteurs locaux en deux catégories au moins, dont l'une serait désignée comme transporteurs de district en raison des différents problèmes et exigences des divers sous-groupes de transporteurs.

La stabilité est essentielle pour permettre aux transporteurs locaux de servir le public, particulièrement dans les régions précambriennes du Canada, en offrant des services aériens réguliers et sûrs. Il ne devrait pas y avoir de concurrence entre transporteurs de district et transporteurs locaux mais, comme pour les transporteurs régionaux et nationaux, leur rôle devrait être défini afin de leur permettre d'entreprendre une planification à long terme et d'acheter des aéronefs. Il faut un énoncé de principes plus définitif pour ces transporteurs que celui actuellement contenu dans le document «Politique concernant le transport aérien intérieur».

Il faut simplifier les méthodes du Comité des transports aériens afin de réduire les frais et les retards qu'entraîne l'étude des demandes des transporteurs locaux et de district. On pourrait se servir de la proposition ou d'une modification de celle-ci illustrée par le schéma ci-joint.

Soumis respectueusement, monsieur le président, ce 18ième jour de février 1982.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Uskiw. It is a good thing that you have not been in power for more than a couple of months or you might have written an entirely new policy for us.

• 2030

It is a very interesting brief, sir, and I am sure it will generate a number of interesting questions, which I will go to now, calling first upon Mr. Ellis.

Before you start, Mr. Ellis, can I just remind Mr. Uskiw that he is perfectly free to call on Mr. Rea anytime he wishes.

Mr. Uskiw: Thank you.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Uskiw. May I first of all congratulate you on your new position. One comment you made very early on, before you started reading the brief, was that it might conflict with our point of view.

Mr. Uskiw: With other points of view.

Mr. Ellis: I think you will find enough different points of view around this table, in conflict with each other, that you need have no fears of conflicting with anything that might be said here.

As a matter of fact, what I intend to do if I may, sir, is go through the proposal you have put before us, first complimenting you on it. It is quite different from some we have seen and unique in many ways. If I may, I would ask very brief questions and perhaps comment on some of the things that I, as a central Canadian, see in relation to your brief.

One of the questions I would ask concerns your comment on page 2 about the division at 60. Are there places north of 60 you would want to see the two nationals, Air Canada and CP Air, go, or is it just a policy of not liking the artificial line at 60?

Mr. Uskiw: It is the latter point.

Mr. Ellis: Right, just the artificial line. Your suggestion of using the Shield is unique. I think that if my colleague had his way and a map in the room, it would have been very interesting to see that outline and exactly where it went. We have been struggling for a line that would work.

Obviously it would be foolish to restrict PWA from access to Toronto. Only recently has EPA had access to Toronto, yet Nordair sat where you are, a few days ago, and said they wanted no one else coming into Toronto but Nordair. I hardly think that is practical either. My guess is that you would agree, all the regionals should have access to Toronto, from which emanates most of the traffic in Canada, and that they all deserve the right to get into the area.

Mr. McDermid: That is right, everybody hates it, but everybody wants to get there.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Uskiw. Heureusement qu'il n'y a que quelques mois que vous êtes au pouvoir, autrement vous nous auriez rédigé tout une nouvelle politique.

Voilà un mémoire très intéressant qui, j'en suis sûr, suscitera de nombreuses questions; je vais maintenant donner la parole à M. Ellis.

Auparavant, monsieur Ellis, je tiens simplement à rappeler à M. Uskiw qu'il est tout à fait libre de faire appel à M. Rea s'il le désire.

M. Uskiw: Merci.

M. Ellis: Merci, monsieur Uskiw. D'abord, permettez-moi de vous féliciter de votre nouvelle nomination. Au tout début, avant la lecture de votre exposé, vous avez dit que cela pourrait entrer en conflit avec nos points de vue.

M. Uskiw: Avec d'autres points de vue.

M. Ellis: Vous constaterez qu'il y a tellement de points de vue conflictuels autour de cette table que vous n'avez pas à vous inquiéter que vos propos puissent l'être également.

En fait, mon intention est de passer en revue les propositions que vous nous avez soumises en vous félicitant d'abord. C'est très différent de ce que nous avons vu jusqu'ici et unique de bien des façons. Si vous me permettez, je poserai des questions très brèves et je commenterai peut-être certains aspects de votre mémoire tels que je les perçois en tant qu'habitant du Canada central.

L'une des questions porterait sur vos commentaires de la page 2 au sujet de la démarcation au 60° parallèle. Y a-t-il des localités situées au nord du 60° parallèle que vous voudriez voir desservies par les deux transporteurs nationaux, Air Canada CP Air, ou est-ce simplement le fait de fixer une ligne artificielle qui ne vous plaît pas?

M. Uskiw: C'est la ligne artificielle.

M. Ellis: Bien. Votre suggestion d'utiliser le Bouclier est unique. Je pense que si mon collègue le pouvait et s'il y avait une carte dans la pièce, ce serait très intéressant d'en voir les contours et de voir ce que cela donne exactement. Nous nous sommes battus pour avoir une ligne qui serait fonctionnelle.

Il serait évidemment ridicule d'interdire à PWA l'accès de Toronto. Ce n'est que récemment que EPA l'a obtenu. Toutefois, il y a quelques jours les représentants de Nordair nous ont déclaré qu'ils ne voulaient voir personne d'autre qu'eux à Toronto. Je ne pense pas que ce soit possible non plus. Je pense que vous seriez d'accord que tous les transporteurs régionaux devraient avoir accès à Toronto d'où provient la plus grande partie du trafic canadien et qu'ils ont tous le droit d'avoir accès à cette région.

M. McDermid: En effet, tout le monde déteste cette ville, mais tous veulent y aller.

[Text]

Mr. Ellis: That is right. That does not mean we like Toronto, it is a hell of a place to have to go, nonetheless . . .

Some hon. Members: Oh, oh!

The Chairman: In other words, it is a good place to be from.

Mr. Ellis: That is right. I wanted to go on and point out that, in my opinion, the suggestions you made on page 3, with regard to the regions, are eminently sensible. I would like to say that they will be given a great deal of consideration in our work after the briefs are all presented.

I want to go to the top of page 4, though, where you say that PWA will not be able to serve centres east of Winnipeg—if I understand what you have said. I think it is fair to say, Mr. Uskiw, that those lines which are now in operation will continue to be in operation. Of course, PWA has access to Toronto, as I have said, and that would never be taken away, even with the implementation of a new policy. There would be, at the very worst, a grandfather clause that would protect existing lines. There would be some very real problems before they ever get taken away, so I think you have to disavow yourself of that particular problem.

Going on down—I want to agree with you—we had the President of Northwest Territorial Airways in and with the lines he is opening up, particularly that long run from the Yukon to Winnipeg, he is obviously approaching the regional status. I think, however, it is fair to say that there are now fewer regulations imposed on the locals.

• 2035

You made the point yourself in comparing Time Air and Air Ontario with Calm Air and Norontair, and the fact is that there are fewer regs imposed on the locals—other than the standard safety regs and that sort of thing—and as a consequence I think that some of these carriers would prefer to stay listed as a local carrier until such time as they are really ready to tackle the likes of PWA and Nordair and so on.

The other comment you made is that regional carriers are protected from encroachment. I do not think that rings entirely true. Again, going as we just did to Northwest Territorial coming into Winnipeg, obviously they are encroaching on PWA's territory at that point, and I would hope that we would see . . . Again, I am speaking for myself, but I think I reflect the comments of at least a couple on this side and one sitting on that side, that strange character sitting over there.

So, Mr. Uskiw, I think it is fair to say that, as you have said, local carriers do have a great deal of flexibility. I think you will find that they can encroach—having proven their point with CTC that they would be allowed to encroach—on the regionals. We had four people sitting in those chairs two days ago, two from the United States who argued for deregulation and two from the United States who argued against deregulation, and listening to their comments was very, very interesting.

[Translation]

M. Ellis: En effet. Cela ne signifie pas que nous aimons Toronto, c'est le pire endroit où se rendre, néanmoins . . .

Des voix: Oh, oh!

Le président: Autrement dit, c'est bien d'en être originaire.

M. Ellis: En effet. Je tenais à dire que les suggestions que vous faites à la page 3 au sujet des régions sont très logiques. J'ajouterai qu'elles seront d'une très grande utilité dans nos travaux lorsque nous aurons reçu tous les mémoires.

J'aimerais passer au milieu de la page 4 où vous dites que PWA ne pourra desservir aucun centre à l'est de Winnipeg. Si j'ai bien compris vos propos, monsieur Uskiw, on peut dire que les lignes qui sont maintenant exploitées continueront de l'être. Evidemment, PWA a accès à Toronto, je le répète, et on ne lui enlèvera jamais cela, même lors de la mise en oeuvre de la nouvelle politique. Il y aurait une clause de droits acquis qui protégerait les lignes existantes. A mon avis il y aura de très graves problèmes avant que l'on puisse lui enlever; je pense que vous n'avez pas à vous préoccuper de ce problème.

Un peu plus bas . . . je suis d'accord avec vous, le président de Northwest Territorial Airways a comparu et avec les nouvelles routes qu'il est en train d'ouvrir, surtout cette longue étape du Yukon à Winnipeg, il est évident qu'il est en train de devenir un transporteur régional. Toutefois, il convient de dire qu'il y a moins de règlements touchant les transporteurs locaux.

Vous l'avez dit vous-même en comparant *Time Air* et Air Ontario à *Calm Air* et *Norontair*, et vous avez mentionné le fait qu'il y aurait des règlements visant les transporteurs locaux—les règlements touchant les normes de sécurité ne sont pas les mêmes, etc.—ce genre de chose et conséquemment je pense que ces transporteurs préféreraient que l'on continue de les considérer comme des locaux d'ici à ce qu'ils soient vraiment prêts à s'attaquer à PWA, Nordair et leurs semblables.

Vous avez également dit que l'on protège la bande des transporteurs régionaux. Je ne crois pas que ce soit tout à fait vrai. Se l'on prend par exemple *Northwest Territorial* qui se rend à Winnipeg, il est évident qu'à ce moment-là cette société empiète sur le territoire de PWA et j'espère que nous verrons . . . Encore une fois, pour ma part, mais je pense refléter les propos de quelques membres de ce côté-ci et de l'un de ce côté-là de la table, ce bonhomme bizarre qui est assis là-bas.

Donc, monsieur Uskiw, vous avez tout à fait raison de dire que les transporteurs locaux ont énormément de souplesse. Je pense que vous constaterez que du moment qu'ils ont établi leur point de vue devant la CCT, ils peuvent empiéter sur les régionaux, et qu'on leur permet de le faire. Il y a deux jours, nous avons reçu quatre témoins des États-Unis, deux qui étaient pour la déréglementation et deux qui étaient contre. Leurs commentaires furent des plus intéressants.

[Texte]

I think really what Canada is going to come down —and I would be awfully surprised if they did not—on the side of a partial deregulation or, if you will, a lessening in some of the regulations that will improve the competitive climate, which I think will take away your concern and will also open things up so that the people of Manitoba would be better served.

You made the point later on that some regional carriers have few constraints. I am delighted to see that throughout your brief you seem to support the locals. The one thing I would ask you about your presentation, have you gone so far as to think about the possibility of a free or a freer entry into the local carriers?

The Chairman: Mr. Uskiw.

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, to start from the last point, I think the nature of our submission would indicate that what we want is more defined lines for all of the carriers so that their particular interests, and indeed the public interest, would have a better degree of stability and protection, rather than opening it up more. I think the trend of thought here is that we want to ensure that people who are involved in those various categories have some security of the future in their operations and on their capital invested. So it detracts from that last point.

Going back to Northwest Territorial Airways extending into northern Manitoba, we have a submission now before you with respect to that recent decision which, in effect, is going to have negative impact on *Calm Air*, which is a carrier in northern Manitoba, and that is an example of what we are talking about here. Unless you spell out the jurisdiction by regulation and control, we will have one group encroaching on the other and there will be decisions made that will be harmful in terms of the overall public interest. So I do not want to withdraw from that. I think that is a very serious concern that we have, and at the end of my comments I will ask John Rea to elaborate on that a bit.

With respect to PWA having grandfather rights to Toronto, we recognize that is in place. The concern we have is that if for some reason PWA some day is no longer there, are those grandfather rights transferable to whoever replaces PWA?

• 2040

And if no one replaces PWA, then we have the situation that we have described here of northern Manitobans not being able to get a through fare from Thompson to Toronto, or Ottawa, or whatever, and all the consequences that go with that, including double taxation on their fare. So that is a problem, not in real terms but in potential terms, depending on what happens down the road with PWA. It is not a current problem, but it could be a problem.

Mr. Ellis: I wonder if I might just do two things now, Mr. Chairman. I wonder if I might question whether I have misread some of the things that were said in the brief.

[Traduction]

Je serais très surpris qu'au Canada on n'arrive pas à une déréglementation partielle ou, si vous voulez, à un allègement de certains règlements qui amélioreront le climat concurrentiel, ce qui, je pense, apaisera vos inquiétudes tout en accordant plus de latitude de sorte que les gens du Manitoba seraient mieux desservis.

Un peu plus loin, vous dites que les transporteurs régionaux ont peu de contraintes. Je suis ravi de constater que tout au long de votre mémoire vous semblez appuyer les transporteurs locaux. Ce que je voudrais savoir, c'est si vous avez envisagé la possibilité d'un accès libre ou plus libre à cette catégorie de transporteurs locaux?

Le président: Monsieur Uskiw.

M. Uskiw: Monsieur le président, je vais commencer par le dernier point. Fondamentalement, notre exposé indique que nous voulons des directives plus précises pour tous les transporteurs, de sorte que l'on puisse assurer une meilleure stabilité et une meilleure protection de leurs intérêts et de ceux du public, plutôt que d'alléger ces règlements. Notre ligne de pensée, c'est que nous voulons garantir aux gens engagés dans ces diverses catégories une certaine sécurité quant à l'avenir de leurs opérations et de leurs investissements en capitaux. Cela s'écarte donc un peu de ce dernier point.

Pour revenir au prolongement des routes de *Northwest Territorial Airways* vers le nord du Manitoba, nous avons présenté un exposé au sujet de cette récente décision qui aura une incidence négative sur *Calm Air*, un transporteur du nord du Manitoba, et c'est un exemple de ce que nous parlons. A moins de préciser la loi par voie de règlement, et de contrôle, un groupe empiètera sur l'autre et on prendra des décisions préjudiciables à l'intérêt public en général. Je ne veux donc pas m'écarter de cette ligne. Je pense que c'est là l'une de nos graves préoccupations et, à la fin de mes commentaires, je demanderais à John Rea de préciser davantage.

Pour ce qui est des droits acquis de PWA vers Toronto, nous les reconnaissons. Ce qui nous préoccupe, c'est l'éventualité que PWA disparaîtrait. Est-ce que ces droits acquis seraient transférables à son remplaçant?

Et si aucune société ne vient remplacer la PWA, alors on se retrouvera avec la situation que nous avons décrite, à savoir que les habitants du nord du Manitoba ne pourront pas prendre de vol direct de Thompson à Toronto, ou Ottawa, ou ailleurs, et il ne faut pas oublier tout ce que cela suppose, comme la double taxation imposée sur le tarif. Voilà donc le problème qui pourra se poser éventuellement, dépendamment de ce qu'il advient de la PWA. Ce n'est pas un problème à l'heure actuelle, mais cela pourrait en devenir un.

M. Ellis: Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais faire deux choses. J'ai l'impression d'avoir mal compris un certain nombre de déclarations faites dans le mémoire.

[Text]

I had the feeling that you were looking for a more open area, and yet you have just said to me that you are looking for a more clearly defined one. Surely you are not looking for these lines to be defined on routes, but rather as guidelines for the operation of a carrier. Surely you would not want the amount of competition allowed to locals depending upon geography—for example more in southern Ontario, where there are already other good forms of transportation, than in northern Manitoba, where you have problems of a lack of roads in some places.

Mr. Uskiw: Again, I want to relate to the example that I have illustrated with the NWT and its impact on other carriers.

Mr. Ellis: Excuse me—by the way, you said “before us” a moment ago. I presume you mean that you have a brief before the CTC.

Mr. Uswik: Yes.

Mr. Ellis: We are not the CTC.

Mr. Uswik: Yes, I appreciate that. I meant the governing body.

Mr. Ellis: Thank goodness—

Mr. Uswik: In that connection, I will ask John Rea to elaborate on just that very point. I think he will clarify some of those concerns.

The Chairman: Mr. Rea.

Mr. John C. Rea (Director of Transportation, Department of Highways and Transportation, Province of Manitoba): The point the minister is making, I think, is that on the one hand in the local carrier—that is a very macro-definition, “local” carrier—within that very large definition, there is a group of fairly large carriers, which we designate as subregional carriers, who have fairly heavy equipment commitments, and the role of these subregional carriers should be more clearly defined vis-à-vis the local carriers.

Mr. Ellis: You are saying split them into two groups?

Mr. Rea: Yes.

Mr. Ellis: Fine.

Mr. Rea: In other words, as there is a clear distinction between the national, the regional and the locals in the paper, it should be four groups, perhaps, because the subregionals serve a distinct role.

The Chairman: Three minutes, Mr. Ellis.

Mr. Ellis: If that is the case—let us carry that a step further—are you really saying, then, that you would like to see guidelines for four?

Mr. Rea: Correct.

[Translation]

J'avais l'impression que vous vouliez que les règlements soient relâchés, et pourtant vous venez de me dire que vous voulez qu'ils soient plus clairement définis. J'ose espérer que vous ne voulez pas qu'on impose des lignes directrices en ce qui concerne les routes elles-mêmes, mais plutôt le système de fonctionnement d'un transporteur. Je ne pense pas que vous vouliez que la concurrence permise au niveau des transporteurs locaux dépende de critères géographiques. Il me semble que dire qu'il devrait y en avoir plus dans le sud de l'Ontario, où il existe déjà un excellent réseau de transport, que dans le nord du Manitoba, où il n'y a pas assez de routes dans certaines régions, ne résout en rien le problème.

M. Uskiw: J'aimerais, encore une fois, rapprocher cela de l'exemple de la *Northwest Territorial Airways* et de son incidence sur les autres transporteurs.

M. Ellis: Excusez-moi, mais tout à l'heure vous avez dit «devant vous». Je suppose que vous voulez dire par là que vous avez présenté un mémoire à la CCT.

M. Uswik: Oui.

M. Ellis: Nous ne représentons pas la CCT.

M. Uswik: Oui, je sais. Je voulais tout simplement faire référence aux dirigeants.

M. Ellis: Dieu merci . . .

M. Uswik: Toujours dans le cadre de cette même question, je demanderai à John Rea de vous fournir quelques précisions. Je pense qu'il pourra élucider le problème.

Le président: Monsieur Rea.

M. John C. Rea (directeur des transports, ministère de la Voirie et des Transports, province du Manitoba): Ce que veut dire le ministre, selon moi, c'est que la catégorie de transporteurs locaux (et il s'agit là d'une macrodéfinition) comprend un groupe de transporteurs assez importants que nous appelons transporteurs de district. Ces transporteurs doivent acheter énormément de matériel et c'est pourquoi nous pensons que leur rôle devrait être mieux défini vis-à-vis celui que jouent les transporteurs locaux.

M. Ellis: Vous en faites donc deux groupes distincts?

M. Rea: Oui.

M. Ellis: Très bien.

M. Rea: Autrement dit, tout comme il y a une distinction très nette entre les transporteurs nationaux, régionaux et locaux, il devrait y en avoir une autre afin qu'il y ait quatre groupes en tout, car les transporteurs de district sont très importants.

Le président: Il ne vous reste plus que trois minutes, monsieur Ellis.

M. Ellis: Dans ce cas, essayons d'approfondir un peu la question. Aimerez-vous en vérité qu'il y ait des lignes directrices s'appliquant à ces quatre catégories?

M. Rea: C'est exact.

[Texte]

Mr. Ellis: Would you go to five, when you start thinking of the Wardair firm, which is neither fish nor fowl in the top end of the regionals and just below the nationals? Obviously, there has to be a line made somewhere.

Mr. Rea: That is correct, sir. But that differential is already recognized, to a degree, in the air carrier financial statistics, which designate this Group 3, or level 3, carrier as an entity, anyway. So it is partially recognized in the existing statistics.

As to extending it, I agree, one could divide and subdivide ad infinitum, but we are suggesting that at least the committee should consider the subregionals as an additional grouping. These roles should be defined.

Mr. Ellis: I will just finish up with this general question, Mr. Chairman.

I gather that within the brief you are presenting you are not necessarily saying that the competitive aspect should be opened up, but rather that the guidelines should be made more clear, and in those areas that I saw as perhaps being areas of expanding some of the jurisdictions, you are in fact trying to lay down the guidelines for that particular jurisdiction.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ellis.

Mr. Lewycky.

• 2045

Mr. Lewycky: Thank you very much, Mr. Chairman, and I welcome you, Mr. Minister, here. I have enjoyed the presentation of your brief.

There are a couple of points you make here; I just wonder if it would be possible for you to perhaps elaborate on them. Throughout your presentation you indicate your concern for some of the smaller communities. If I can be just a little bit parochial, Mr. Chairman, I would like to know if you could elaborate on what your concern is for, say, smaller communities such as Dauphin and Swan River, the way they are presently serviced, how you feel the new domestic air policy might affect service negatively, and what it is that you would want to see emphasized in your proposals that would not have this kind of negative effect on places like Dauphin and Swan River.

Mr. Uskiw: On that one, I think what you are alluding to is that those are local carriers. If we do not have some measure or definition of who has what role to play within the system, then you create a tremendous amount of instability within that local carrier group. That is the reason why we are saying, let us add another group to the mix so you can define the role of, say, the subregionals, and therefore the balance of the system is your local carrier group automatically when you do that. At the moment, it is sort of in no man's land, virtually anyone can

[Traduction]

M. Ellis: Seriez-vous prêt à aller jusqu'à cinq, pour créer une catégorie spéciale pour la société Wardair, qui n'est ni chair ni poisson. Cette dernière se situe à l'extrémité supérieure des compagnies régionales et juste en-dessous des sociétés nationales. Il faut qu'il y ait une limite quelque part.

M. Rea: C'est vrai, monsieur. Mais cette différence est déjà reconnue dans une certaine mesure dans les statistiques financières des transporteurs aériens, qui font état d'un groupe ou d'un niveau 3. Cette catégorisation est donc partiellement reconnue dans les statistiques.

Je suis d'accord avec vous qu'on pourrait diviser et subdiviser tous ces groupes à l'infini, mais tout ce que nous disons, c'est que le Comité devrait envisager la création d'un groupe spécial pour les transporteurs de district. Les rôles de tous ces groupes devraient être clairement définis.

M. Ellis: Monsieur le président, je vais terminer avec une question très générale.

D'après ce que j'ai compris de votre mémoire, vous ne préconisez pas l'augmentation de la concurrence, mais plutôt l'élaboration de lignes directrices plus claires, et là où j'ai eu l'impression que vous vouliez élargir certaines juridictions, vous ne souhaitez en fait que l'établissement de lignes directrices pour les juridictions en question.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ellis.

Monsieur Lewycky.

M. Lewycky: Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens tout d'abord à souhaiter la bienvenue au ministre. J'ai beaucoup apprécié la présentation de votre mémoire.

Vous soulevez cependant un certain nombre de points sur lesquels j'aimerais revenir. Vous pourriez peut-être me fournir davantage de précisions. Tout au long de votre mémoire vous soulignez les préoccupations que vous avez concernant les petites localités. Si cela ne vous ennuie pas, j'aimerais que vous m'expliquiez un peu quelles sont vos préoccupations à l'égard des petites localités, par exemple Dauphin et Swan River. Vous connaissez les services qui sont à leur disposition à l'heure actuelle, et j'aimerais que vous me disiez si la nouvelle politique aérienne pourrait leur amener des conséquences néfastes et ce que vous préconiserez afin d'éviter que des endroits comme Dauphin et Swan River souffrent de la mise en application de ces propositions.

M. Uskiw: Il me semble que ce que vous voulez souligner par votre intervention c'est qu'il s'agit-là de transporteurs locaux. Si les rôles de tous les participants ne sont pas définis à l'intérieur du système, alors on crée énormément d'instabilité au sein du groupe de transporteurs locaux. C'est pourquoi nous demandons que l'on ajoute un autre groupe afin de pouvoir mieux définir le rôle des transporteurs de district et, partant, équilibrer le système. À l'heure actuelle, c'est un peu l'anarchie. N'importe qui peut prendre n'importe quelle position. C'est une amélioration du système que nous préconisons donc.

[Text]

take any position at that level. It is really fine tuning that we are suggesting there.

Mr. Lewycky: I think I personally would welcome that type of a proposal because I know one of the concerns which has often been expressed, even in towns of the size of Dauphin with a population of about 10,000, is that they are never really sure how long this airline is going to be able to service that area. So, Mr. Chairman, I think this is a very valid distinction to be made there.

With regard to PWA and some of your concerns there, I am just wondering if I could understand it a little better. If we keep in mind that PWA is coming from Brandon to Toronto, rather than Winnipeg, the subregionals would probably be coming into Winnipeg. Could you just elaborate a little bit on that, given the existing lines? Could you clarify exactly your concern, or what you mean there?

Mr. Uskiw: I am advised by Mr. Rea that because of the arrangements with CP Air with respect to joint ticketing, the connections can be made in Winnipeg to facilitate travel from northern Manitoba via Winnipeg, and into eastern and western Canada.

Mr. Lewycky: I see. So then what you are referring to here is the fact that there is this agreement between CP Air and PWA, and that is how you feel this might be affected.

Mr. Uskiw: Perhaps Mr. Rea should elaborate on that. He has been working on that one for some time.

The Chairman: Mr. Rea.

Mr. Rea: PWA has services to the west from Manitoba; CP has services to the west from Winnipeg. So this allows, or facilitates, joint fare agreements for the people from northern Manitoba going west. However, PWA does not go east from Winnipeg, but it does from Brandon. So there is no incentive to have joint fares between PWA and carriers going to the east at Winnipeg, and so the people in northern Manitoba buy one ticket to Winnipeg and another ticket east from Winnipeg.

Mr. Lewycky: If they are going east.

Mr. Rea: Yes.

Mr. Lewycky: I think those are all the questions I have at this time, Mr. Chairman, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Lewycky. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: I will pass for now.

The Chairman: Mr. Bockstael wanted to ask some questions, but he is not here at the moment. Mr. McDermid.

• 2050

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate that very much. I found this interesting. I am not sure, but I

[Translation]

M. Lewycky: J'accueillerais favorablement ce genre de proposition, car cela répondrait aux questions que se posent les habitants de villes comme Dauphin, qui compte 10,000 âmes. Ces gens ne savent pas très bien pendant combien de temps la compagnie aérienne va pouvoir les desservir. C'est pourquoi, monsieur le président, il me semble que cette distinction est valable et mérite d'être établie.

Pour ce qui est de la PWA et des questions qui vous préoccupent à ce sujet, je ne sais pas si je vous ai très bien compris. Étant donné que la PWA fera le trajet Brandon-Toronto, plutôt que d'aller à Winnipeg, ce sont sans doute les transporteurs de district qui iront à Winnipeg. Pourriez-vous m'expliquer un peu plus clairement ce qui vous inquiète?

M. Uskiw: M. Rea me fait savoir que, compte tenu des accords signés avec CP Air pour l'émission de billets communs, les correspondances pourront maintenant se faire à Winnipeg, ce qui facilitera les choses pour les voyageurs du nord du Manitoba qui veulent se diriger vers l'ouest ou vers l'est du pays.

M. Lewycky: Je vois. Un accord a donc été conclu entre CP Air et la PWA, et ce serait les effets de cet accord qui se feraient sentir.

M. Uskiw: M. Rea pourrait peut-être vous fournir des explications supplémentaires. Il travaille là-dessus depuis quelque temps.

Le président: Monsieur Rea.

M. Rea: La PWA assure des départs vers l'ouest à partir du Manitoba et le CP à partir de Winnipeg. C'est pourquoi les deux sociétés ont pu s'entendre sur les tarifs, en vue de faciliter les choses pour les habitants du nord du Manitoba qui veulent voyager vers l'ouest. Mais la PWA ne fera pas de trajet vers l'est à partir de Winnipeg, mais à partir de Brandon. C'est pourquoi la PWA et les transporteurs qui desservent l'Est en partance de Winnipeg n'ont pas été amenés à s'entendre sur les tarifs. Les habitants du nord du Manitoba doivent donc acheter un billet pour aller jusqu'à Winnipeg et un autre billet qui les amènera de Winnipeg à un endroit dans l'est du pays.

M. Lewycky: S'ils veulent aller dans l'Est.

M. Rea: Oui.

M. Lewycky: Je pense que j'ai terminé, monsieur le président, du moins pour l'heure. Merci.

Le président: Merci, monsieur Lewycky. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Je n'ai pas de question pour l'instant.

Le président: Monsieur Bockstael souhaitait vous poser des questions, mais il est sorti. Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. Je trouve la discussion très intéressante. Je n'en suis pas certain, mais je

[Texte]

think this is the first brief that has suggested that the line through Winnipeg be moved to Toronto. I have put that question to many groups which have been here and they all said, well, we did not look at that because we did not give it any consideration; we are just doing a critique on the proposals. So I am glad that you have come with a positive recommendation.

Now, how do you envisage that working? Would that mean the western regional carriers would service everything to Toronto, and EP Air, Nordair, Quebecair would not be allowed to fly west of Toronto? Is that what you envisage?

The Chairman: Mr. Uskiw.

Mr. Uskiw: I believe that is the way it would have to work if that was the line that was going to be drawn. We are primarily concerned not so much with Toronto per se as we are with the concept of retaining the natural market area around Winnipeg, which has been traditional. Toronto may be the place, but we have added a footnote, as you will recall. Although it is not in the brief that you have, we have added to that the possibility, if Toronto is not the place, that we move up to Thunder Bay or something like that, which takes that concern into account.

Mr. McDermid: Would you then stop PWA at Thunder Bay?

Mr. Uskiw: Well, that is the result of that. Perhaps John would like to elaborate.

Mr. Rea: There is a concept of functional economic areas which addresses the question of a community of interests, of social and economic interaction between communities, and there is a very strong community of interest between Winnipeg, Manitoba and northwestern Ontario over towards Thunder Bay.

Mr. McDermid: Yes, I am very familiar with that.

Mr. Rea: It seems ridiculous to draw a line there; it is like splitting Ottawa from Kanata, if you like. There is a community of interest and that should be recognized in drawing any line which cuts a boundary like that.

Mr. McDermid: But that line would only affect the regionals. It would not affect your locals or the new group that you call your subregionals. Is that correct?

Mr. Rea: That is correct.

Mr. McDermid: And if that line was put through Winnipeg, PWA would still have its grandfather clause into Toronto, it would not be stopped at Winnipeg. Right? That is what you understand.

Mr. Rea: That route is on a two-year trial basis.

[Traduction]

pense que vous nous avez présenté le premier mémoire où il est proposé que la ligne de division qui traverse à l'heure actuelle Winnipeg passe par Toronto. J'ai posé la question aux représentants de plusieurs groupes qui ont comparu et ils nous ont tous dit qu'ils n'avaient pas examiné la chose parce que ce n'était tout simplement pas entré en ligne de compte. Nous ne faisons qu'une critique des propositions qui nous sont soumises. Je suis donc ravi de constater que vous nous avez présenté une recommandation positive.

Mais j'aimerais savoir comment cela devrait fonctionner selon vous. Cela signifierait-il que les transporteurs régionaux de l'Ouest assureraient tous les trajets jusqu'à Toronto, et que EP Air, Nordair et Québecair ne pourraient pas aller à l'ouest de Toronto? Est-ce cela que vous envisagez?

Le président: Monsieur Uskiw.

M. Uskiw: Il me semble que si cette ligne de division traversait Toronto il faudrait que les choses se passent ainsi. Nous ne sommes pas très préoccupés par Toronto en tant que tel, mais plutôt par l'idée de conserver le marché naturel traditionnel autour de Winnipeg. C'est peut-être à Toronto que cette ligne doit s'arrêter, mais comme nous l'avons déjà dit nous avons ajouté quelques explications supplémentaires en bas de page. Nous avons envisagé une autre possibilité, mais celle-ci ne figure pas dans le mémoire qui vous a été présenté. Si Toronto ne convient pas, alors on peut choisir Thunder Bay ou une autre ville.

M. McDermid: Et dans ce cas, la PWA ne pourrait pas aller plus loin que Thunder Bay?

M. Uskiw: Ce serait un résultat logique. Mais John pourrait peut-être vous donner davantage de précisions.

M. Rea: Il faut songer au concept des zones fonctionnelles économiques, et à l'existence d'une communauté d'intérêts et de rapports sociaux et économiques entre localités. Il existe une très forte communauté d'intérêts entre Winnipeg, le Manitoba et le nord-ouest de l'Ontario aux environs de Thunder Bay.

M. McDermid: Oui, je suis au courant.

M. Rea: Cela me semble ridicule de tracer une ligne à cet endroit. C'est comme si l'on divisait Kanata et Ottawa. Quelle que soit la ligne que nous traçons, il faut tenir compte des communautés d'intérêts.

M. McDermid: Mais cette ligne dont vous parlez n'aurait d'incidence que pour les transporteurs régionaux. Elle n'en aurait aucune au niveau des transporteurs locaux ou de cette nouvelle catégorie dont vous avez parlé, celle des transporteurs de district, n'est-ce pas?

M. Rea: C'est exact.

M. McDermid: Et si cette ligne passait par Winnipeg, la PWA pourrait continuer d'aller jusqu'à Toronto, comme elle le fait depuis toujours. Elle ne serait pas tenue de s'arrêter à Winnipeg, n'est-ce pas?

M. Rea: Il ne s'agit que d'un essai qui sera mené sur deux ans.

[Text]

Mr. McDermid: It is going great guns, I understand.

Mr. Rea: Yes, they are considering doubling the frequency.

Mr. McDermid: I am not sure who, other than Air Canada, services North Bay, Sudbury, Sault Ste-Marie and Thunder Bay. Does Nordair do that now, since Transair took over? Do you know? Do you have any idea?

Mr. Rea: It used to be Great Lakes but Great Lakes is now called something else.

Mr. McDermid: Transair used to service that but PWA does it now. They have not been granted those.

Mr. Uskiw: They have not got that?

Mr. McDermid: No.

Mr. Uskiw: Oh, I see.

Mr. McDermid: They are just Calgary-Brandon-Toronto.

I like the idea of the line at Toronto myself as well; I think it makes sense.

However, let me ask you a couple of other things. Are you in favour of limiting to national airlines?

Mr. Uskiw: Yes.

Mr. McDermid: Are you in favour of limiting it for regional?

Mr. Uskiw: Yes.

Mr. McDermid: Period. So you do not envisage any room for expansion at all. You just want to keep it at that level?

Mr. Uskiw: I suppose one should never say never, never, will we consider it. One has to keep in mind the economics of the industry, obviously. The Canadian population, being as small as it is, has only so much capacity for competitive air traffic, and to the extent that we overextend the number of carriers, we simply erode the stability that is so desirable to keep this country together, and that is the primary concern.

Mr. McDermid: Can I go back, Mr. Minister, to my question before. Somebody just placed a note in front of me and I never thought of this before. What about eliminating the east-west line for regionals and just letting the CTC decide which regionals should fly which routes?

• 2055

Mr. Uskiw: I am afraid I have not given that any thought. Mr. Chairman, perhaps John Rea would want to comment on that.

The Chairman: Mr. Rea.

Mr. Rea: I must admit that we are reacting to a proposal here.

[Translation]

M. McDermid: D'après ce que j'ai compris, cela marche à plein tube.

M. Rea: Oui, d'ailleurs on envisage même de doubler la fréquence des services.

M. McDermid: Je ne sais pas qui, mis à part Air Canada, dessert North Bay, Sudbury, Sault Ste-Marie et Thunder Bay. Nordair assure-t-elle ce service, depuis la fusion avec Transair? Êtes-vous au courant de la situation?

M. Rea: Ces villes étaient autrefois desservies par la société Great Lakes, mais celle a changé de nom.

M. McDermid: Autrefois, c'était la Transair, mais je pense que c'est la PWA qui le fait maintenant. Transair n'a pas reçu les permis nécessaires.

M. Uskiw: Elle ne les a pas reçus?

M. McDermid: Non.

M. Uskiw: Ah bon.

M. McDermid: Elle n'a que Calgary-Brandon-Toronto.

Je suis pour ma part favorable à l'idée de faire passer la ligne de division par Toronto. Je trouve cela logique.

Mais j'aimerais vous poser quelques questions de plus. Préconisez-vous la limitation des transporteurs nationaux?

M. Uskiw: Oui.

M. McDermid: Préconisez-vous la limitation des transporteurs régionaux?

M. Uskiw: Oui.

M. McDermid: Oui, point final? Vous n'envisageriez aucune expansion quelle qu'elle soit? Vous aimeriez que soit maintenu le statu quo?

M. Uskiw: Je suppose qu'on ne devrait jamais dire qu'on n'envisagera jamais quelque chose. Il faut toujours avoir à l'esprit les intérêts économiques de l'industrie. La population canadienne n'est pas très nombreuse et elle ne peut donc pas alimenter beaucoup de concurrence au niveau du transport aérien. Ainsi, si l'on laisse les transporteurs se multiplier, on ne fera que saper la stabilité de l'industrie, stabilité qui est nécessaire pour maintenir l'unité du pays. C'est là notre principale préoccupation.

M. McDermid: Monsieur le ministre, j'aimerais revenir à la question que j'ai posée tout à l'heure. Quelqu'un vient de me glisser un petit mot, et j'y trouve une chose à laquelle je n'avais jamais songé auparavant. Avez-vous déjà envisagé d'éliminer la ligne est-ouest pour les transporteurs régionaux et vous en remettre à la CCT qui leur affecterait les routes?

M. Uskiw: Je dois avouer que je n'y avais même pas songé. Monsieur le président, John Rea sera peut-être mieux en mesure de fournir des explications à ce sujet.

Le président: Monsieur Rea.

M. Rea: Nous devons réagir face à une proposition.

[Texte]

Mr. McDermid: Well, now, wait a minute. You suggested a new line, and this is another option. You must have your opinion on that.

Mr. Rea: I think the minister touched on it somewhat in defining or stating that the economics dictate a reasonable stability of market and, by doing away with that line, perhaps PWA could go to Halifax and Eastern Provincial over to Victoria.

Mr. McDermid: That is right.

Mr. Rea: And then your concept of two nationals has virtually gone out the window.

Mr. McDermid: Not necessarily. Not if there are mandatory intermediate stops along the way—the old milk route, as it is quite often referred to.

You see, what you are suggesting now is that one regional airline controls three-quarters of this country. That is what you are suggesting when you say the line is at Toronto; and three regionals handle the Maritimes, Quebec, Newfoundland, Labrador and a small part of Ontario. A 300-mile area in Ontario is what you are talking about. You are talking about 500 miles, or whatever it is, between Montreal, Toronto and Ottawa. That is what you are talking about. And then you are talking about that thousand miles of Ontario, all of Manitoba, all of Alberta, Saskatchewan and B.C. for one regional airline when you move the line to Toronto, without allowing cross-feeding. Have you thought about that?

Mr. Rea: There are very few people in that 1,500-mile stretch.

An hon. Member: Exactly.

Mr. McDermid: Well, I am going to tell you: you will not convince the people of North Bay, Sudbury, Sault Ste. Marie or Thunder Bay of that. There are a lot of people there. There are a lot more people in those four cities than they will see in Manitoba and Saskatchewan. So that is a prime market. It must be a big market as Air Canada is still serving it. It has to be a good market, or they would not be there.

That is one of the problems. That is where lines become fuzzy. You said yourself that you do not like lines. The sixtieth bothers you; the line through Winnipeg bothers you. It has bothered us too. It has bothered me, in this whole discussion.

It is really unfair to put you on the spot tonight, but I would appreciate it, Mr. Chairman, if we could ask the minister to go back and think about eliminating an east-west line, and giving the CTC the right to decide, where traffic warrants . . . PWA may want to land in Thunder Bay and come down to Sudbury, but Eastern may want to go up to Sudbury and Thunder Bay, or even in to Winnipeg. And what is wrong with that? Would you think about that and would you, as soon as possible, maybe drop the chairman of this committee a note with your opinion on that?

[Traduction]

M. McDermid: Un instant. Vous avez proposé que la ligne passe dans une autre ville et nous, nous vous proposons autre chose. Nous devons savoir ce que vous en pensez.

M. Rea: Il me semble que le ministre y a fait allusion lorsqu'il a dit que ce sont les facteurs économiques qui dictent la stabilité du marché et qu'en supprimant cette ligne, la PWA pourrait peut-être aller à Halifax et la *Eastern Provincial* à Victoria.

M. McDermid: C'est exact.

M. Rea: Et votre concept relatif aux deux transporteurs nationaux se retrouve abandonné.

M. McDermid: Pas nécessairement. Pas s'il y a des arrêts obligatoires tout le long du parcours . . . un peu comme un omnibus.

Ce que vous proposez maintenant, c'est qu'une société aérienne régionale contrôle les trois quarts du pays. C'est ce que vous proposez en demandant que la ligne traverse Toronto. Ainsi, trois sociétés régionales se partageraient les Maritimes, le Québec, Terre-Neuve, le Labrador et une partie de l'Ontario. Il s'agit en fait d'une région recouvrant 300 milles en Ontario. Et il y a les 500 milles entre Montréal, Toronto et Ottawa. C'est de cela qu'il s'agit. Et ensuite, toujours en déplaçant cette ligne à Toronto, et sans faire de concessions aux autres compagnies aériennes, vous réservez à une autre société régionale un millier de milles en Ontario, toute la province du Manitoba, tout l'Alberta, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique. Qu'en dites-vous?

M. Rea: Très peu de gens habitent cette longue bande de 1,500 milles.

Une voix: Exactement.

M. McDermid: Eh bien, moi je vous dis que vous ne parviendrez pas à convaincre les habitants de North Bay, de Sudbury, de Sault Ste-Marie et de Thunder Bay. Il y a beaucoup de gens dans cette région. Il y a beaucoup plus de gens dans les quatre villes que je viens de vous citer qu'au Manitoba et en Saskatchewan. Il s'agit donc d'un marché intéressant. Le simple fait qu'Air Canada continue à le desservir démontre bien qu'il s'agit d'un important marché. S'il ne l'était pas, Air Canada ne s'y intéresserait pas.

Voilà donc un des problèmes qui se posent, et c'est là que les choses deviennent un peu plus floues. Vous avez vous-même dit que vous n'aimez pas trop l'idée de ces lignes. Le 60° parallèle ne vous plaît pas, et la ligne qui traverse Winnipeg ne vous plaît pas non plus. Elle nous préoccupe nous aussi.

Il ne serait pas très gentil de vous acculer contre un mur ce soir, mais, monsieur le président, j'aimerais demander au ministre de songer à la possibilité d'éliminer cette ligne est-ouest, et d'accorder à la CCT le droit de décider, selon le trafic aérien . . . Il se peut très bien que la PWA veuille atterrir à Thunder Bay et à Sudbury, et que *Eastern* veuille se rendre jusqu'à Sudbury et Thunder Bay, voire Winnipeg. Et qu'y aurait-il de mal là-dedans? Pourriez-vous y réfléchir et envoyer le plus vite possible un petit mot au président du Comité lui disant ce que vous en pensez?

[Text]

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, I have no problem in giving that suggestion consideration. I certainly would not want to give you a response on that one here—

Mr. McDermid: That is fair enough.

Mr. Uskiw: —because it would not be an educated answer, to say the least.

Again, I want to re-emphasize our primary concern which is the economics of the industry and the communities which have to be serviced.

Mr. McDermid: Yes.

Mr. Uskiw: And if you do not stretch it beyond that, or those terms of reference, I do not have too much difficulty. But the moment you start pulling away at this concept and those terms of reference, then I think we detract from the very thing we are proposing here, and that is the stability we want in the industry which, in turn, provides us the service we need.

Mr. McDermid: Would you like to see another region in the north designated as a region?

Mr. Uskiw: I do not know. I really could not say.

Mr. McDermid: So that another regional airline could conceivably go in there? Have you thought about that at all?

An hon. Member: What for?

Mr. Uskiw: Again, I do not want to appear to say that what we have is good enough. On the other hand, I do not want to argue and respond to a suggestion that we need a multiplicity of new agencies. That would have to be studied.

Mr. McDermid: I am not suggesting that at all.

Mr. Uskiw: I do not know whether the answer to that would be yes or no.

• 2100

Mr. McDermid: Okay. You have proposed the subregionals and locals, dividing the locals into two. How would you define it? Would you do it on equipment, on routes flown, capacity? How would you divide the two of them?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, I will defer to Mr. Rea on that.

The Chairman: Mr. Rea.

Mr. Rea: It could be done on a number of points. It could be route density, it could be equipment; the two go together to a certain extent.

The Chairman: Could it be done whether or not they hauled freight or passengers?

Mr. Rea: Not really, because we made the point earlier that freight and charter and unit toll passenger are somewhat

[Translation]

M. Uskiw: Je n'y vois aucun problème, monsieur le président. Mais je ne voudrais pas vous donner de réponse ici . . .

M. McDermid: Je vous comprends.

M. Uskiw: . . . car je ne connais pas encore tous les faits.

Je tiens à souligner que notre principale préoccupation concerne la stabilité économique de l'industrie et des localités devant être desservies par cette dernière.

M. McDermid: Oui.

M. Uskiw: Si vous ne sortez pas de ce cadre, la question est très simple. Mais dès que l'on s'en écarte un petit peu, on se détourne de ce que nous proposons et de ce que nous visons ici, à savoir la stabilité de l'industrie qui nous procurera, à son tour, les services dont nous avons besoin.

M. McDermid: Aimeriez-vous qu'une autre partie du Nord soit désignée comme étant une région?

M. Uskiw: Je ne sais pas. Je ne sais vraiment pas quoi dire.

M. McDermid: Afin qu'un autre transporteur aérien puisse envisager de la desservir? Avez-vous songé à cette question?

Une voix: Pour quelle raison?

M. Uskiw: Je ne voudrais pas donner, encore une fois, l'impression que nous pensons que ce qui existe maintenant est suffisant. D'un autre côté, je ne suis pas en mesure de répondre à une proposition selon laquelle il faudrait que de nouvelles agences viennent s'ajouter à celles qui existent déjà. Il faudrait que j'étudie la question.

M. McDermid: Ce n'est pas du tout cela que je propose.

M. Uskiw: Je ne sais si je vous répondrai par oui ou par non.

M. McDermid: D'accord. Vous avez proposé qu'on divise la catégorie des transporteurs locaux en deux pour créer une nouvelle catégorie, celle des transporteurs de district. Comment la définiriez-vous? Utiliseriez-vous comme critères l'équipement, les routes, la capacité des avions? Comment feriez-vous cette division?

M. Uskiw: Monsieur le président, je cède la parole à M. Rea.

Le président: Monsieur Rea.

M. Rea: On pourrait invoquer plusieurs critères. On pourrait se servir de la densité le long des routes, ou l'équipement, ou les deux ensemble, car ces critères vont de pair dans une certaine mesure.

Le président: Cette distinction pourrait-elle être établie que ces transporteurs transportent des marchandises ou des passagers?

M. Rea: Non, pas vraiment. Nous avons dit tout à l'heure que les critères qui s'appliquent au transport de marchandises

[Texte]

independent when you get to the smaller carriers and, indeed, to the larger carriers.

Mr. McDermid: Can I have a bit of education here? One of your recommendations is to separate Manitoba from its traditional Keewatin markets, just 600 to 700 miles from Winnipeg, and give them to distant Montreal, almost 1,300 miles away. Who services the Keewatin markets now, locals or regionals?

The Chairman: Mr. Rea.

Mr. Rea: I suppose you would class them as locals if NWT is defined as local.

Mr. McDermid: Well then . . .

Mr. Rea: There is more concern there in a general sense. We have a thrust from the west, PWA coming around servicing the north-eastern Arctic from Edmonton, and from the east we have the service from Montreal.

Mr. McDermid: Yes.

Mr. Rea: Yet Manitoba is so much nearer geographically, we feel there is a pincher movement going on.

Mr. McDermid: But would that boundary affect regional carriers to that Keewatin market, because the locals service it now. They are not going to be affected by that line, as I understand it. Do you understand it the same way?

Mr. Rea: That is correct, but supposing there was some major economic development up there—

Mr. McDermid: Oh, yes, go ahead—supposing there is some major economic development.

Mr. Rea: —which would warrant perhaps PWA going into that region.

For instance, Borealis Exploration Limited has rights on a 6 billion ton highgrade iron ore deposit up in the Melville Peninsula. What sort of activity that might generate I do not know, but the future potential in the north is tremendous.

Mr. McDermid: Right.

Mr. Rea: To say there is nothing there now other than what warrants local service is not to say that in the future a regional service may not be warranted.

The Chairman: A final question, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: I want to follow this line of . . . An existing regional, obviously, not a new one that can service that area, because you do not want anybody else in the business if you limit it to the four regionals, correct?

[Traduction]

et au transport de passagers munis de billets à taux unitaire sont très différents lorsqu'il est question de petits transporteurs et même de gros transporteurs.

M. McDermid: J'aimerais obtenir quelques renseignements supplémentaires. Vous recommandez, entre autres, de séparer le Manitoba de ses marchés traditionnels de Keewatin, situés seulement à 600 ou 700 milles de Winnipeg, et de les donner à Montréal, qui se trouve 1,300 milles plus loin. Qui dessert les marchés de Keewatin à l'heure actuelle, des transporteurs locaux ou des transporteurs régionaux?

Le président: Monsieur Rea.

M. Rea: Si la NWT fait partie de la catégorie des transporteurs locaux, alors je dirais qu'il s'agit d'une compagnie locale.

M. McDermid: Eh bien . . .

M. Rea: La situation est un peu plus inquiétante dans un certain sens. Il y a une certaine poussée à partir de l'Ouest; la PWA dessert le nord-est de l'Arctique à partir d'Edmonton et dans l'est il y a les services à partir de Montréal.

M. McDermid: Oui.

M. Rea: Mais le Manitoba y est géographiquement beaucoup plus près, et il risquerait de se trouver un peu pris en sandwich.

M. McDermid: Mais cette démarcation toucherait-elle les transporteurs régionaux qui desservent le marché de Keewatin? Ce sont les transporteurs locaux qui le desservent à l'heure actuelle. D'après ce que j'ai compris, ceux-ci ne seront pas touchés par cette ligne. Qu'en dites-vous?

M. Rea: C'est exact, mais supposons qu'il y ait un important développement économique là-haut . . .

M. McDermid: Oui, poursuivez . . . Supposons qu'il y ait un important développement économique.

M. Rea: . . . qui justifierait que la PWA desserve cette région.

Prenons l'exemple de la *Borealis Exploration Limited* qui possède des droits sur des gisements de 6 milliards de tonnes de minerai de fer de très haute qualité dans la péninsule de Melville. Je ne sais trop quelles activités l'exploitation de ces gisements pourrait entraîner, mais le potentiel du Nord est immense.

M. McDermid: C'est exact.

M. Rea: Qu'aujourd'hui il n'y ait rien dans le Nord qui justifie des services locaux ne signifie en rien qu'il ne faudra peut-être pas prévoir des services régionaux à l'avenir.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur McDermid.

M. McDermid: J'aimerais poursuivre un peu le débat . . . Ce serait vraisemblablement un transporteur régional existant, plutôt qu'un transporteur nouveau, qui desservirait cette région, n'est-ce pas? Car si vous limitez cela à quatre transporteurs régionaux, c'est parce que vous ne voulez pas que quelqu'un d'autre s'y lance?

[Text]

Mr. Rea: That is a point.

Mr. McDermid: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McDermid.

Mr. Bockstael.

Mr. Bockstael: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I join my colleagues in saying that we appreciate your brief, and it has brought in other aspects which had not been presented to us before.

A good deal of your brief seems to accept the status quo and at the top of page five you say:

Air Canada and CP Air are to be categorized as "National" carriers.

That seems to be accepted as a premise or a solution or a resolve. In the next line you talk about the four proposed regional carriers. My first question is: Do you wish to see any changes in those categories, or are you simply accepting them as they are put forth in the proposal before us?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, if you wanted an opinion on the transportation facility in Canada, my first preference would be that the people of Canada should have a monopoly in the airline business.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Uskiw: But we recognize that contradicts our position that certain groups have invested certain capital, with the expectation that their position is protected because it is a regulated industry and we do not want to detract from it. So we recognize the two. Likewise, we recognize the regional ones, and we are making a plea for another category which would be the subregional system. That is really where we come down.

• 2105

Mr. Bockstael: Thank you, you have stated what I was going to ask, but I just want to underscore it. You are advocating another category, the subregional, which corresponds in some description to the class three financial group of Statistics Canada. That is, to put them one step above the small, local or independent carrier.

I can see a lot of merit in your proposal that a clear line of demarcation is at the 60th parallel, and if there happens to be a major development, or a major city or need just above the line, then it falls off the table. I agree with you that there should be more flexibility with the line.

I have also put forth, in previous discussions, this arbitrary line from Resolute to Winnipeg. As I am from Manitoba, I

[Translation]

M. Rea: Vous avez raison.

M. McDermid: Très bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McDermid.

Monsieur Bockstael.

M. Bockstael: Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je me joins à mes collègues qui vous ont remercié de nous avoir présenté votre mémoire. Celui-ci nous a expliqué certaines questions qu'aucun autre témoin n'avait encore soulevées avec nous.

D'après votre mémoire, vous semblez accepter le *statu quo*. A la page 5 vous dites:

Air Canada et CP Air seraient des transporteurs «nationaux».

Il semblerait qu'il s'agit cela d'une hypothèse, d'une solution ou d'une résolution. Dans la phrase qui suit celle que je viens de vous citer, vous parlez des quatre transporteurs régionaux éventuels. Ma première question est la suivante: souhaitez-vous que des changements soient apportés à ces catégories, ou les acceptez-vous comme elles paraissent dans la proposition que nous sommes en train d'étudier?

M. Uskiw: Monsieur le président, si vous voulez mon opinion du système de transport au Canada, je dirai tout simplement que je préférerais que ce soit le peuple canadien qui ait le monopole du trafic aérien.

Une voix: Bravo!

M. Uskiw: Mais nous reconnaissons que cela contredit notre position suivant laquelle certains groupes ont investi dans l'industrie en s'attendant à ce qu'ils soient protégés étant donné la réglementation qui existe, et nous ne voulons pas nous en écarter. Par conséquent, nous reconnaissons les deux positions. Nous reconnaissons d'autre part le rôle des transporteurs régionaux, et nous avons demandé qu'une nouvelle catégorie, celle des transporteurs de district, soit créée. Voilà notre position réelle à ce sujet.

M. Bockstael: Merci. Vous venez de répondre à la question que j'allais vous poser, mais j'aimerais reprendre un peu vos propos. Vous appuyez la création d'une autre catégorie, celle des transporteurs de district, qui correspond en gros à la catégorie 3 du groupe financier de Statistique Canada. Cela placerait ces transporteurs un cran au-dessus de leurs homologues de plus petite taille, locaux ou indépendants.

Votre proposition selon laquelle le 60° parallèle serait une ligne de division logique a beaucoup de mérite. Et, dans ce contexte, si un important projet, une nouvelle ville ou de nouveaux besoins surgissaient au-dessus de cette ligne, alors il faudrait tout simplement en discuter. Je suis d'accord, comme vous, avec l'idée qu'il devrait y avoir davantage de souplesse au niveau du tracé de cette ligne.

Dans le cadre d'autres discussions, j'ai déjà parlé de cette ligne arbitraire qui va de Resolute Bay à Winnipeg. En tant

[Texte]

disagree with splitting Manitoba down the centre and not having the natural entitlement to Churchill or something else east of the line. Mr. McDermid made the point that it really does not affect the locals, but we have had representations from the east that say the line should be over Calgary. And we have had EPA saying, no, the line should be at Toronto.

I would like to ask you if you see any value in the suggestion of dropping a plumbline on the map from Resolute; it may hit anywhere, Sioux Narrows, Rainy River or Kenora. If you consider Toronto a hub, and if you radiate spokes from Toronto—I personally think that kind of artificial line of demarcation is a valid one because we Winnipeggers know that the people in Kenora and Rainy River expect to be served from Winnipeg and not from Toronto. So if you are going to talk about a line that limits regional carriers, would you think that a valid suggestion?

Mr. Uskiw: Well, Mr. Chairman, that is the very point we are trying to emphasize; that we want to retain the traditional and natural geographic market around Winnipeg, and we would not want to see a line of convenience drawn that would detract from it. I do not believe, within that proposal, much thought has gone into the question. I think the recommendation is probably still quite flexible. That is the very reason why we want to pounce on this aspect of it, because we cannot believe it is a hard position, coming from this end.

We hope your committee will further substantiate our position, or at least back it up, for those very logical reasons. I do not know if it will take that much doing. I would find it difficult to think in terms of the decision-makers digging in their heels on the artificial line going through Winnipeg. As we see it, it just does not add up. I do not think, in the final analysis, it will be there, but we do not want to miss the opportunity to point it out.

The Chairman: One more.

Mr. Bockstael: The other question is, what is your position on the idea of the subregionals or the locals not being allowed to use jet aircraft, that they have to use turbo-prop rather than jet?

Mr. Uskiw: I really do not have a position on it personally, and I will ask John to deal with that. I do not know enough about why these mechanisms have to be employed in order to bring about the regulations we want, or the effect of the regulations. I am sure there are logical reasons why you want to employ those criteria, but I certainly am not equipped to respond, and perhaps John, you might want to comment on that.

• 2110

The Chairman: Just before Mr. Rea answers, I want to make it clear . . . I know it was inadvertent, Mr. Minister, but these are not our proposals.

[Traduction]

que Manitobain, je ne suis pas d'accord avec l'idée de diviser la province en deux et qu'une société située d'un côté ne puisse pas avoir le droit de desservir Churchill ou une autre localité située à l'est de cette ligne. M. McDermid prétend que cela ne toucherait pas les transporteurs locaux, mais des gens représentant des groupes de l'Est nous ont dit que cette ligne devrait traverser Calgary. Et, enfin, les représentants de l'EPA nous ont dit que cette ligne devrait traverser Toronto.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de l'idée de tracer une ligne verticale sur la carte à partir de Resolute Bay. Elle pourrait s'arrêter n'importe où . . . à Sioux Narrows, à Rainy River ou à Kenora. Si, par contre, on prend Toronto comme noyau central du réseau . . . je trouve pour ma part que ce genre de délimitation artificielle est valable parce que nous, gens de Winnipeg, savons que les habitants de Kenora et de Rainy River s'attendent à être desservis par Winnipeg et non par Toronto. S'il est question d'une ligne qui limite les transporteurs régionaux, que pensez-vous de cette proposition?

M. Uskiw: Monsieur le président, c'est justement cela que nous essayons de souligner. Nous aimerions pouvoir conserver le marché traditionnel et géographique naturel qui entoure Winnipeg, et nous ne voudrions pas qu'une ligne tracée pour des raisons purement pratiques nous empêche de le faire. Je ne pense pas que la proposition tranche vraiment là-dessus. Il me semble que la recommandation a conservé une certaine souplesse. C'est pour cette raison que nous avons bondi, car nous ne pouvons pas croire qu'il s'agit là d'une prise de position ferme.

Nous espérons d'ailleurs que votre Comité appuiera notre position pour les raisons très logiques que nous venons de vous donner. Je ne sais si cela demandera beaucoup de travail. J'ai du mal à croire que les preneurs de décisions s'acharneraient pour que cette ligne artificielle traverse Winnipeg. Selon nous, ce ne serait tout simplement pas logique. Je ne pense pas, en dernière analyse, qu'ils maintiendront cette optique, mais nous ne voulions pas manquer l'occasion de souligner le problème.

Le président: Dernière question.

M. Bockstael: L'autre question que je voulais vous poser est la suivante: que pensez-vous de l'idée que les transporteurs de district ou les transporteurs locaux n'auraient le droit d'utiliser que des appareils à turbo-propulseurs, et non des avions à réaction?

M. Uskiw: Je n'ai vraiment pas d'opinion personnelle là-dessus et je demanderais à John de répondre à votre question. Je ne sais quelle importance cela revêt dans le cadre des règlements que nous préconisons ou de l'incidence de ces derniers. Je suis certain qu'il y a des raisons tout à fait logiques pour lesquelles vous souhaiteriez utiliser ces critères, mais je ne suis pas en mesure de répondre à votre question. John pourra peut-être le faire.

Le président: Avant que M. Rea ne réponde, j'aimerais éclaircir quelque chose. Monsieur le ministre, il ne s'agit pas ici de nos propositions.

[Text]

Mr. Uskiw: I am referring to the proposals to which we are addressing the brief.

The Chairman: Right, but when you say "you", it is not the position of the committee.

Mr. Uskiw: Yes. I can see that.

The Chairman: Mr. Rea.

Mr. Rea: On the question of the turbo-prop, I can see there is some relationship between stage lengths and the function of local carriers. That is probably why that was adopted, but when you read the technical literature, the projection is a much greater range of aircraft will be turbo-props in future. No doubt that will have to be reconsidered anyway in time.

Mr. Bockstael: One tongue-in-cheek question, Mr. Minister. We have had a number of provinces say the provinces are developing their own airlines, like Saskatchewan with its Norcanair, Air Ontario, Quebecair, and my colleague would like to see the Atlantic provinces with their own air . . .

An hon. member: Hot air.

The Chairman: Order. Order.

Mr. Bockstael: Was there any possibility of Manitoba having a Mantoair, or something like that?

Mr. Uskiw: Since it is a tongue-in-cheek question, I remind my friend from Winnipeg that several years ago when we were in government we were accused of setting up an airline through the Manitoba government's air division. It was called not only an airline but an air force, and I am going to leave it at that.

The Chairman: He would deny, of course, that he comes from Winnipeg.

Mr. Bockstael: St. Boniface.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Skelly: I reconsidered.

Mr. Skelly: Thank you, Mr. Chairman.

Some very interesting points tonight . . . the arbitrary line was certainly food for thought, but as I understand it, the two nationals, four regionals, creation of a subregional carrier—that category is appealing because there is strong differentiation between locals and subregionals, not only in Manitoba but in many areas of the country. Changes in the rigid drawing of those fixed lines in the north is also a point well taken.

I had some real interest in what we discussed this afternoon when the CTC group was here; the difficulty in getting

[Translation]

M. Uskiw: Je voulais tout simplement me reporter aux propositions dont nous discutons dans notre mémoire.

Le président: Je sais, mais vous dites souvent «vous». Je voulais tout simplement préciser que cela ne correspond pas à la position du comité.

M. Uskiw: Oui, j'ai pu le constater.

Le président: Monsieur Rea.

M. Rea: Au sujet des appareils à turbo-propulseurs, il y a selon moi un rapport entre la durée des trajets et la fonction qui revient aux transporteurs locaux. C'est sans doute pour cette raison que cela a été adopté, mais le document technique que j'ai eu l'occasion de lire prévoit qu'à l'avenir de plus en plus d'aéronefs seront des appareils à turbo-propulseurs. Il faudra sans doute réexaminer cette question en temps et lieu.

M. Bockstael: Monsieur le ministre, j'aimerais vous poser une question pas très sérieuse. Un certain nombre de provinces prétendent que les provinces sont en train de mettre sur pied leurs propres compagnies aériennes. Je songe à Norcanair, de la Saskatchewan, à Air Ontario et à Québecair. Et mon collègue aimerait que les provinces de l'Atlantique aient leur propre . . .

Une voix: Souffleuse à air.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Bockstael: Le Manitoba songe-t-il à mettre sur pied la société Mantoair, ou quelque chose du genre?

M. Uskiw: Puisqu'il s'agit d'une question pas très sérieuse, je rappellerais à mon ami de Winnipeg qu'il y a plusieurs années, lorsque nous étions au pouvoir, on nous avait accusé de mettre sur pied une compagnie aérienne par l'intermédiaire de la division aéronautique du gouvernement de la province. Dans l'esprit de certains, il avait été question non pas seulement d'une société de transport aérien, mais d'une armée de l'air. Je n'en dirai pas plus.

Le président: Il nierait bien sûr être originaire de Winnipeg.

M. Bockstael: De St-Boniface.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

Monsieur Skelly. J'ai changé d'avis.

M. Skelly: Merci, monsieur le président.

Des questions très intéressantes ont été soulevées ce soir . . . Il y a lieu de réfléchir encore à cette question de ligne arbitraire, mais d'après ce que j'ai compris, la création d'une nouvelle catégorie, celle des transporteurs de district, qui s'ajouterait aux catégories des transporteurs nationaux et régionaux, est valable, car il y a une grosse différence entre les transporteurs locaux et les transporteurs de district, non seulement au Manitoba mais dans d'autres régions du pays. J'ai également trouvé intéressante l'idée que l'on assouplisse le tracé de ces lignes dans le nord.

Les questions dont nous avons discuté cet après-midi avec la CCT m'ont passionné: par exemple, les difficultés que suppose

[Texte]

applications processed through the CTC—and in my area of the country we have problems in granting certain types of licences that do not seem to make economic sense—and delays in granting ones that do. I have wondered about some way of modifying that process so that local input has a much greater bearing on how those decisions are made.

I notice your proposal would actually just expedite the processing of the application . . .

Mr. Uskiw: That is right.

Mr. Skelly: It would still leave the full authority with the Transport Commission. Have you given any consideration to transferring in some way, by contract jurisdiction over strictly local things, or at least strengthening the input of provincial authorities into those decisions?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, that probably is a suggestion worth looking at. I would imagine one could define certain areas where local decision-making may make sense. I do not know how you would tie it in with the overall position of the Transport Commission, but it is like farming out a certain area of responsibility—it would have to be well defined. The thought is good; I do not know whether it is practical, though. John wants to make a comment on it.

The Chairman: Might that not be partially taken into account on this schematic mechanism you proposed?

Mr. Uskiw: I am sorry, I did not get that.

The Chairman: Would that not be at least partially taken into account by this schematic proposal you made here for the licensing of air carriers?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, just before John takes off on that one: The proposal is to simplify the process now in place. I gather from my friend to the right that he would like to introduce a local authority which would also have a licensing facility.

• 2115

Mr. Skelly: That is right. The basic idea is that the quality of the decisions is made on strictly local arrangements, local carrier arrangements, and it is either strengthening local input, so that is a much stronger thing, or else creating a separate jurisdiction of delegated authority, or a modification which would make it more effective.

The Chairman: Mr. Rea.

Mr. Rea: A difficulty with that is where we have say, subregionals which go across provincial boundaries and then . . .

Mr. Skelly: The area you are talking about is strictly within the province, and it often screws up where you have small

[Traduction]

l'examen des demandes par la CCT (et dans ma région, il y a des problèmes au niveau de l'octroi de certains types de permis qui ne semblent pas s'expliquer très logiquement du point de vue économique) et les délais au niveau de l'octroi des demandes qui sont acceptées. Je me suis demandé comment nous pourrions modifier ce processus de façon à ce que les intéressés puissent avoir leur mot à dire au sujet des décisions qui sont prises.

Ce que vous nous avez proposé aurait pour effet d'accélérer l'étude d'une demande . . .

M. Uskiw: C'est exact.

M. Skelly: Mais ce serait toujours la Commission des transports qui aurait le dernier mot. Avez-vous envisagé de transférer la juridiction, pour certains aspects de la question, à la localité, ou du moins de renforcer la participation des autorités provinciales au processus de prises des décisions?

M. Uskiw: Monsieur le président, cette question mérite sans doute qu'on s'y penche. Je suppose qu'il existe certains domaines où une participation de la localité à la prise des décisions serait tout à fait logique. Mais je ne sais pas comment cela cadrerait avec la position adoptée par la Commission des transports. Quoi qu'il en soit, ce serait comme dans toute délégation de pouvoirs: il faudrait que le domaine en question soit très bien défini. L'idée est bonne, mais je ne sais pas si elle est pratique. John aimerait dire quelques mots à ce sujet.

Le président: Le mécanisme schématique que vous nous avez proposé ne tiendrait-il pas compte de cela, du moins en partie?

M. Uskiw: Excusez-moi, je n'ai pas très bien suivi.

Le président: La proposition schématique que vous nous avez faite au sujet de l'octroi de permis aux transporteurs aériens ne tiendrait-elle pas compte de cela, au moins en partie?

M. Uskiw: Monsieur le président, j'aimerais dire quelque chose avant que John ne démarre. Notre proposition vise à simplifier le processus qui est déjà en place. Si je comprends bien, mon ami à ma droite voudrait créer une autorité locale qui pourrait également octroyer des permis.

M. Skelly: C'est exact. L'idée fondamentale est que les décisions sont prises strictement selon les arrangements entre transporteurs locaux, et de cette façon on pourrait soit renforcer la participation locale, soit créer une compétence séparée d'autorité déléguée, ou bien il s'agirait d'une modification pour rendre le système plus efficace.

Le président: Monsieur Rea.

M. Rea: Une difficulté que pose cette formule est le cas où les transporteurs de district traversent les frontières provinciales et ensuite . . .

M. Skelly: Mais vous faites allusion uniquement à une région qui se trouve à l'intérieur de la province. Il y a souvent

[Text]

carriers who wait two years for a decision and, at that point, it is beyond the planning period.

Mr. Rae: That is right. The suggestion here is really to speed up the process.

The delay can be inordinately long and, also, many of the complaints we have had from the small carriers is that they make an application and may be opposed by some of the more powerful carriers who bring in their legal people. The local carriers are quite exposed, and they feel obliged to bring in their own legal talent, which they can ill afford, in order to present their case more effectively. This not only places an additional cost burden on them, but also there is the time it can take.

The suggestion here of an examiner level would perhaps enable him to take into account the local interests to a greater degree than an ATC committee.

Mr. Skelly: I am glad to see somebody has addressed that problem and I notice, because of problems which are in our area, certain of the small carriers . . .

Mr. Rae: Yes. We feel that, given the glossary of the proposal, there is going to be an increased burden on CTC caused by the local carrier applications and there would be need for a corollary, change, in CTC process for hearings or judging on the case.

The Chairman: Is that it Mr. Skelly?

Mr. Skelly: I would hate to say yes, Mr. Chairman.

The Chairman: That is a record.

Mr. Skelly: Something else always crops up so do not . . .

The Chairman: Mr. Corbin. No. Mr. Nickerson.

Mr. Nickerson: I am just waiting for the microphone.

In reply to questions from Mr. McDermid, the witness said he had not really thought about the idea of the establishment of a northern region. If such a region were to be established, would it make sense to him to have, as the southern limit of the region, the boundary of the Precambrian Shield—an idea that he put forward—when considering the north south division, or would he prefer to have it at the 60th parallel? Or has he not thought about it?

Mr. Uskiw: Mr. Chairman I would have to think about that one. I could not really presume to know the implications of that suggestion.

Mr. Nickerson: Do I take it from the brief, Mr. Chairman, that the witnesses are opposed to the present direct link between Yellowknife and Winnipeg?

Mr. Uskiw: No. We are not.

The Chairman: Thank you.

[Translation]

des problèmes parce que les petits transporteurs doivent attendre deux ans avant d'avoir une décision, et quand ils la reçoivent, l'étape de la planification est déjà terminée.

M. Rae: C'est exact. C'est une proposition qui vise à accélérer le processus.

Les retards sont parfois d'une longueur indue. De plus, beaucoup des petits transporteurs se sont plaints du fait que parfois ils sont opposés dans leur demande aux plus grands transporteurs qui font appel à leurs services de contentieux. Les transporteurs locaux se sentent très vulnérables et dans l'obligation d'embaucher également des avocats afin de les représenter de façon plus efficace. Il s'agit d'un luxe qu'ils peuvent difficilement se payer. En plus des coûts supplémentaires entraînés par le recours à des avocats, il faut également mentionner que parfois ces procédures prennent beaucoup de temps.

Un inspecteur serait peut-être en mesure de tenir davantage compte des intérêts locaux que ne le fait le Comité des transports aériens.

M. Skelly: Je suis heureux de constater que quelqu'un s'est attaqué à ce problème. J'ai remarqué qu'à cause des difficultés que nous avons dans notre région, certains petits transporteurs . . .

M. Rae: Oui. Nous sommes d'avis qu'en vertu du projet de politique, la CCT recevra plus de demandes de la part des transporteurs locaux. Il faudrait donc modifier en conséquence les procédés de la CCT en ce qui concerne les audiences.

Le président: Est-ce tout, monsieur Skelly?

M. Skelly: Je suis réticent à dire oui, monsieur le président.

Le président: C'est un record.

M. Skelly: Il y a toujours d'autres questions qui se présentent, donc il ne faut pas . . .

Le président: Monsieur Corbin. Non, monsieur Nickerson.

M. Nickerson: J'attends que mon microphone soit branché.

En réponse à des questions posées par M. McDermid, le témoin a dit qu'il n'avait pas vraiment envisagé la possibilité de la création d'une région du Nord. Si on devait créer une telle région, est-ce qu'il aimerait que la frontière du Bouclier précambrien soit la frontière sud de la région, il s'agit d'une proposition qu'il a faite lui-même, ou préfère-t-il l'avoir au 60° parallèle; ou n'a-t-il pas pensé à la question?

M. Uskiw: Il faudrait que je réfléchisse à la question, monsieur le président. Je ne peux pas prétendre connaître les répercussions de la proposition.

M. Nickerson: Ai-je bien compris, d'après le mémoire, monsieur le président, que les témoins s'opposent au lien direct actuel qui existe entre Yellowknife et Winnipeg?

M. Uskiw: Non. Nous ne nous y opposons pas.

Le président: Merci.

[Texte]

Mr. Nickerson: That is good. I would imagine such a move is to the advantage of Manitoba and would bring people through Winnipeg—people travelling to the east—whereas, if you did not have a direct link between major centres of population in the Territories and Winnipeg, that traffic would go through Edmonton and thence to the east, rather than stopping in the city of Winnipeg.

The main subject I wanted to talk about, Mr. Chairman, is the so-called traditional markets in the Keewatin.

• 2120

Now, the witnesses must be aware of the fact that what the people of the Keewatin want to do is develop Rankin as a local transportation centre and have direct flights between Rankin and Winnipeg, which is much more convenient for people in the Keewatin than having to go by local carrier to Churchill. It is almost incomprehensible to the people of the Keewatin why the Government of Manitoba objects to their aspirations. They see it as a very selfish move on the part of the Government of Manitoba.

I was wondering whether the witnesses can substantiate their view that the people of Keewatin should first have to travel to Churchill and thence to Winnipeg, rather than having a direct route from Rankin to Winnipeg, with feeder routes running into Rankin Inlet.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, we have submitted a brief to the commission on that very issue. I think the only thing I would like to say at this stage is that you, sir, acquaint yourself with the contents of that submission. It fully illustrates why we are expressing concern.

There is a much larger question involved. Churchill, as a centre in northern Manitoba, is not new; it has been there a long time. There are many decisions that were made, with respect to the federal government's role in Churchill of recent years, that have demised that community. At the same time, while those decisions were being made, the Government of Canada, in co-operation with the Government of Manitoba, spent many millions of dollars in upgrading the town itself. They were in a sense going in opposite directions. We really have much more of an overview concern, with respect to where Churchill is going, in the process of government decisions.

This is a very key decision because in that community we do have a new facility, which is the hospital at Churchill. The moment you start bypassing that community, you are going to further reduce the local facilities within Churchill itself. Unfortunately, the end result is that we have a closed-out community. We built a community there—that is, we the Government of Canada—in partnership with the Government of Manitoba, a decade ago, that would facilitate a population of 5,000. I believe it is now down to about 800 or 1,000. Most of that is because of decisions made by governments.

So I do not want to look at that question, sir, in the narrowest framework of transportation policy alone. I think

[Traduction]

M. Nickerson: Bien. Je suppose que cette situation est dans l'intérêt du Manitoba, car les gens qui voyagent vers l'est auraient à s'arrêter à Winnipeg. Par contre, s'il n'y avait pas de lien direct entre les principaux centres de population dans les Territoires et Winnipeg, les passagers s'arrêteraient à Edmonton plutôt qu'à Winnipeg avant de continuer leur voyage vers l'Est.

La question principale que je voulais soulever, monsieur le président, concerne les marchés dits traditionnels de Keewatin.

Les témoins doivent être conscients du fait que la population du district de Keewatin veule que Rankin devienne un centre local de transport et qu'il y ait des vols directs entre Rankin et Winnipeg, ce qui est beaucoup plus commode que de prendre un transporteur local jusqu'à Churchill. La population du Keewatin a énormément de difficulté à comprendre pourquoi le gouvernement du Manitoba s'oppose à ses aspirations. Elle considère qu'il s'agit d'une attitude très égoïste de la part du gouvernement du Manitoba.

Je voudrais que les témoins me disent pourquoi la population du Keewatin devrait d'abord se rendre à Churchill et ensuite à Winnipeg, plutôt que d'avoir un vol direct entre Rankin et Winnipeg, avec des routes secondaires à Rankin Inlet.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Uskiw: Nous avons déjà présenté un mémoire à la Commission sur cette question, monsieur le président. Je vous recommande de vous familiariser avec le contenu du mémoire. Il exprime très clairement nos préoccupations.

Il s'agit d'une question beaucoup plus vaste. Churchill existe depuis longtemps comme centre du nord du Manitoba. Beaucoup de décisions ont été prises ces dernières années concernant le rôle du gouvernement fédéral à Churchill, décisions qui ont miné la collectivité. En même temps, le gouvernement du Canada, de concert avec le gouvernement du Manitoba, a dépensé beaucoup de millions pour améliorer la ville elle-même. Il s'agissait en fait d'actions opposées. Notre préoccupation est beaucoup plus globale et concerne l'avenir de Churchill dans le processus de décisions gouvernementales.

Il s'agit d'une décision clé, parce que nous avons à Churchill un nouvel hôpital. Si les gens ne passent plus par Churchill, les installations de la ville seront d'autant plus réduites. Malheureusement, on fini par créer une ville morte. Nous, c'est-à-dire le gouvernement du Canada, de concert avec le gouvernement du Manitoba, avons construit la ville de Churchill il y a 10 ans pour une population de 5,000 personnes. Je crois que la population actuelle est d'environ 800 ou 1,000 âmes. Cette situation est due surtout aux décisions prises par les gouvernements.

Donc, je ne veux pas aborder cette question dont le cadre est très restreint de la politique des transports. Si vous pouvez

[Text]

that, if you can get hold of a copy of our submission, it will fully explain our concern, sir, hopefully to your satisfaction. I do not think this is the place to go into that, because we have a submission on record.

Mr. Nickerson: Well, if I might be permitted to expand the terms of reference of this committee—

Some hon. Members: Oh, oh!

The Chairman: Now you see the problem, Mr. Ellis.

Mr. Nickerson: I was ordered to say that, Mr. Chairman.

But, rather than exploiting the people of the Keewatin to keep Churchill alive, maybe the federal Department of Transport and the Government of Manitoba should upgrade the port facilities and the rail line and make Churchill the port it deserves to be—

The Chairman: Now you are beyond the terms of reference.

Mr. Benjamin: Where is Sterling Lyon now that we need him?

Mr. Nickerson: Do I have some time left, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, you have about three minutes, Mr. Nickerson.

Mr. Nickerson: This is a question on a different subject entirely. In looking through the schematic diagram about the expedited way you might deal with proposals, I see that part of this would allow proponents to start operating after so many days before final authority. The question that brings to my mind, Mr. Chairman, is that very often the proponent cannot enter into a leasing scheme for a particular aircraft, or does not want to buy a new aircraft, or does not want to take one from another route to put it on a new route, until he gets final authority. I wonder if the witnesses have thought out the full implications of this temporary authority, somebody going into the hole to establish a route and then all kinds of appeals going on and they might not get it in the end.

• 2125

The Chairman: Mr. Uskiw.

Mr. Uskiw: Obviously, Mr. Chairman, I would think the prudent course of action for any entrepreneur would be to guard his capital outlays until the final decision is at hand. But I do not think that means this process cannot be examined as a means of speeding up the application process. It has to be a decision of the applicant as to how far he or she or they extend themselves in the meantime. But I think there is room for this to happen, so we are not going to suggest that they will all proceed in this manner. But we want to leave the door open.

Mr. Nickerson: I certainly congratulate the—

Mr. Uskiw: Perhaps Mr. Rea would want to add to that, Mr. Chairman.

Mr. Nickerson: I was saying that I certainly want to congratulate the minister for thinking about ways this might

[Translation]

vous procurer un exemplaire de notre présentation, j'espère qu'elle expliquera à votre satisfaction nos inquiétudes. Je ne pense pas que ce soit le moment d'examiner cette question, parce que nous avons déjà déposé un mémoire à ce sujet.

M. Nickerson: Si on me permet d'élargir le mandat du Comité...

Des voix: Ah, ah!

Le président: Vous voyez bien le problème, monsieur Ellis.

M. Nickerson: On m'a obligé de le dire, monsieur le président.

Mais, plutôt que d'exploiter la population du Keewatin pour maintenir Churchill en vie, le ministère fédéral des Transports et le gouvernement du Manitoba devraient peut-être améliorer les installations portuaires et la ligne ferroviaire et faire en sorte que Churchill devienne le port qu'il mérite d'être...

Le président: Là vous dépassez le mandat.

M. Benjamin: Où est Sterling Lyon maintenant qu'on a besoin de lui?

M. Nickerson: Me reste-t-il encore du temps, monsieur le président?

Le président: Oui, il vous reste environ 3 minutes, monsieur Nickerson.

M. Nickerson: Je passe maintenant à une question tout à fait différente. En examinant votre schéma qui vise à accélérer l'étude des demandes, j'ai remarqué que vous permettriez aux demandeurs de fonctionner après un certain nombre de jours et avant que la décision finale ne soit rendue. Il arrive très souvent, monsieur le président, que le demandeur ne puisse pas s'engager à louer un aéronef, ou ne veut pas acheter un nouvel aéronef, ou ne veut pas en enlever un d'une autre route avant d'avoir reçu la décision finale. Je me demande si les témoins ont pensé à toutes les répercussions de ce permis temporaire. Quelqu'un pourrait accumuler beaucoup de dettes pour créer un service, et ensuite il pourrait y avoir toutes sortes d'appels et la personne finit par ne pas recevoir de permis.

Le président: Monsieur Uskiw.

M. Uskiw: Evidemment, monsieur le président, j'estime qu'il serait prudent pour tout entrepreneur de ne pas faire de dépenses d'immobilisations avant la décision finale. Mais je ne pense pas pour autant que l'on ne puisse pas examiner cette proposition en vue d'accélérer le processus d'étude des demandes. C'est le demandeur qui doit décider combien il peut dépenser en attendant la décision finale. Nous ne disons pas que tous les demandeurs vont procéder de cette façon, mais nous voulons leur donner cette possibilité.

M. Nickerson: Je tiens à féliciter le...

M. Uskiw: M. Rea aurait peut-être quelque chose à ajouter, monsieur le président.

M. Nickerson: Je disais que je tiens à féliciter le ministre d'avoir envisagé des possibilités pour accélérer le processus.

[Texte]

be done. A number of witnesses who have appeared before this committee have said yes, the process should be expedited, but they have not really come up with suggestions as to how it might be done. I am pleased that somebody has given this matter some thought.

Mr. Uskiw: Perhaps Mr. Rea would like to add a comment.

The Chairman: Mr. Rea.

Mr. Rea: Mr. Chairman, the idea here is to expedite it. This is only a suggestion and is subject to debate and amendment. But the idea is that, if the decision has not been made by 30 days, the assumption is it is okay to go ahead. Then the commission has a further 30 days to show why it should not. So the burden of proof, if you like, is reversed somewhat here.

The Chairman: Thank you, Mr. Nickerson.

Now, for the grand finale on the first round, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You mean, "the grand, finally."

Mr. Chairman, I—

The Chairman: I could have said other things, Mr. Benjamin, but they might have been unparliamentary.

An hon. Member: That is true.

Mr. Benjamin: I only wanted to renew some earlier questioning of the minister and his colleague on the matter of the regional borders. I was not clear whether Mr. McDermid was complaining or satisfied, and I guess I am not clear on—I think there is a remark in your brief about the one regional carrier in the western region and three in the eastern—whether or not that is satisfactory to you.

I am not certain if I am concluding correctly. I am concluding that that is satisfactory to you, but that it is not to Mr. McDermid. I am not sure.

There are about six million people in the western region, one regional carrier; eighteen million in the eastern region, three regional carriers—which works out to about six million of the market for each. Do I take it that that is relatively satisfactory to you?

Mr. Uskiw: Yes.

Mr. Benjamin: On the regional border, would it be correct to say that it is not that Manitoba is particularly interested in having regional or local carriers operating into Toronto, the east-west thing, but that it is the north-south operations out of Winnipeg which are bothering you and that, while you suggest Toronto—Frobisher, if there were some variation, at least, on the Winnipeg—Rankin line you would be happy?

Mr. Uskiw: Yes, that is correct.

[Traduction]

Plusieurs témoins ont dit que l'on devrait accélérer le processus, mais ils n'ont pas fait de proposition à cet effet. Je suis heureux de voir que quelqu'un a pensé à la question.

M. Uskiw: M. Rea aurait peut-être un mot à ajouter.

Le président: Monsieur Rea.

M. Rea: Nous cherchons surtout à accélérer le processus, monsieur le président. Il ne s'agit que d'une proposition dont on peut discuter et qui peut être modifiée. Nous proposons que si le demandeur n'a pas de décision dans les 30 jours, il est en droit de présumer qu'il peut aller de l'avant. Ensuite, la Commission a une autre période de 30 jours pour démontrer pourquoi la demande ne devrait pas être acceptée. Autrement dit, on renverse le fardeau de la preuve dans une certaine mesure.

Le président: Merci, monsieur Nickerson.

Et maintenant, pour boucler la boucle, à la fin du premier tour, M. Benjamin.

M. Benjamin: Vous voulez dire «enfin».

Monsieur le président, je...

Le président: J'aurais pu me servir d'autres mots, monsieur Benjamin, mais il se peut qu'ils soient antiparlementaires.

Une voix: C'est exact.

M. Benjamin: Je veux simplement reprendre certaines des questions qui ont déjà été posées au ministre et à son collaborateur concernant les limites régionales. Je n'ai pas très bien compris si M. McDermid était content ou mécontent. Je ne suis pas certain si vous êtes en faveur de la situation selon laquelle il y a un transporteur régional dans la région de l'Ouest et trois dans la région de l'Est.

J'ai peut-être tort, mais j'ai compris que la situation vous convient, mais qu'elle ne convient pas à M. McDermid. Je ne suis pas certain.

Il y a environ 6 millions d'habitants dans la région de l'Ouest avec un transporteur régional; il y en a 18 millions dans la région de l'Est avec trois transporteurs régionaux. Autrement dit, il y a environ 6 millions de personnes pour chaque transporteur régional. Ais-je raison de conclure que cela vous convient plus ou moins?

M. Uskiw: Oui.

M. Benjamin: Pour ce qui est de la limite régionale Est-Ouest, est-il exact de dire que le Manitoba ne s'intéresse pas particulièrement à avoir des transporteurs régionaux ou locaux qui desservent Toronto. Ce qui vous préoccupe surtout ce sont les vols Nord-Sud en provenance de Winnipeg. Vous avez proposé que la ligne de démarcation soit tracée entre Toronto et Frobisher, mais seriez-vous content s'il y avait une modification quelconque, tout au moins, à la ligne entre Winnipeg et Rankin?

M. Uskiw: Oui, c'est exact.

[Text]

Mr. Benjamin: Then you would like some flexibility, I presume, in the hands of the Air Transport Committee that a regional or local carrier could go from Winnipeg to Churchill or to the eastern Arctic islands without worrying about a rigid border?

Mr. Uskiw: Yes, that is correct.

Mr. Benjamin: Gee, I got everything right tonight. How about that?

Okay, that is all I have, Mr. Chairman. You can have the rest of the day off.

The Chairman: You are very merciful tonight, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: What do you mean? I have never been hard on you.

The Chairman: Mr. Bockstael had indicated he would like another question or two.

• 2130

Mr. Bockstael: Yes, Mr. Chairman. Thank you.

I did want to ask the question, or agree with the delegation here, about the process of air applications, because it has been our experience in Manitoba—and others have testified to the same thing—that applications for licences, or routes, and so on, go on as much as 15 months. There is a great deal of complaint. I just want to stress that it does not emanate from this committee; it is the way the Canadian Transport Commission's air section operates—by the stipulated number of days of announcement, and advertising, hearings, representations, interventions, and so on. But I am sure that I would be happy to convey to the minister the sentiments that are expressed about having to do what we can to hasten that process, for the satisfaction of the people who are ready to give a service.

Mr. Benjamin: Do you need some help? Do you think you can do it?

Mr. Bockstael: I hope so.

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. Uskiw: Mr. Chairman, I think, if I may be permitted—

The Chairman: Certainly, Mr. Uskiw. We will get Mr. Benjamin turned off, and get you on.

Mr. Uskiw: My own personal feeling on regulatory bodies always has been, and continues to be reinforced, that regulatory bodies tend to be somewhat overwhelming on the average individual, much more so when that person does not have a great deal of resources, whether it is a person or a small company. That is really the question we are trying to address here.

Red tape is sometimes the greatest enemy of society; this is really what I am saying. I sound a bit conservative now; I know many conservatives talk in this way. But, having had experience on both sides of government, as I am sure all of you

[Translation]

M. Benjamin: Je suppose donc que vous voulez que le Comité des transports aériens ait une certaine latitude pour permettre à un transporteur régional ou local d'aller de Winnipeg à Churchill ou dans les îles de l'Arctique de l'Est sans se préoccuper d'une ligne de démarcation rigide?

M. Uskiw: Oui, c'est exact.

M. Benjamin: Et bien, je n'ai pas fait de faute ce soir. Ce n'est pas mal, n'est-ce pas?

D'accord, ce sont toutes mes questions, monsieur le président. Vous êtes maintenant libre pour le reste de la journée.

Le président: Vous nous faites miséricorde ce soir, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Que voulez-vous dire par là? Je n'ai jamais été dur avec vous.

Le président: M. Bockstael m'a indiqué qu'il voudrait poser encore une question ou deux.

M. Bockstael: Oui, monsieur le président. Merci.

Je voulais poser une question ou manifester mon accord avec la délégation au sujet du processus de traitement des demandes de permis, car c'est notre expérience au Manitoba—et d'autres témoins l'ont confirmé—que les demandes de permis ou de routes, etc., prennent jusqu'à 15 mois. Il y a énormément de plaintes. Je tiens à souligner que ce comité n'a rien à y voir; cela est dû au fonctionnement du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports: vu le nombre de jours prévus pendant lesquels il faut l'annoncer, la publicité, les audiences, les exposés, les interventions et ainsi de suite. Toutefois je serais heureux de transmettre au ministre les sentiments exprimés, c'est-à-dire de faire notre possible pour accélérer ce processus, pour la satisfaction de ceux qui sont déjà prêts à offrir un service.

M. Benjamin: Avez-vous besoin d'aide? Pensez-vous pouvoir le faire?

M. Bockstael: Je l'espère.

Une voix: Oh, oh!

M. Uskiw: Monsieur le président, si vous me le permettez...

Le président: Je vous en prie, monsieur Uskiw. Nous allons annuler le tour de M. Benjamin et vous donner la parole.

M. Uskiw: Mon opinion personnelle sur les organismes de réglementation a toujours été, et est de plus en plus, que ceux-ci tendent à être quelque peu écrasants pour le simple particulier, surtout lorsque celui-ci a peu de ressource, qu'il s'agisse d'un particulier ou d'une petite compagnie. C'est vraiment la question à laquelle nous nous attaquons.

Parfois, la bureaucratie est le pire ennemi de la société; voilà ce que je dis. C'est peut-être un peu conservateur comme idée, et je sais que beaucoup de conservateurs tiennent ces propos. Toutefois, étant donné mon expérience des deux côtés du

[Texte]

have, obviously, I think you know what I am talking about. We are trying to suggest that there ought to be some remedial action taken with respect to this area, especially as it adversely affects the small carriers, who really cannot afford to put up a one- or two-year fight to get what they are after.

Mr. Bockstael: In your brief on page 4, article 8, you say that, although the matter is under appeal, the decision by the Air Transport Committee decision to award Northwest Territorial Airways a certain line from Yellowknife down to Winnipeg and Rankin Inlet would effectively be making it a fifth regional carrier.

Mr. Uskiw: That is right.

Mr. Bockstael: If we considered it in the light of what has been mentioned to this committee many times, you have three regional carriers in the east and only one in the west, and this could, in a sense, contrary to your wishes, also become a regional carrier in the west, to compete with PWA. Is that not correct?

Mr. Uskiw: Well, I suppose it is possible. We would like to leave that particular concern in the hands of the people to whom we have addressed it.

Mr. Bockstael: Okay. One last question, Mr. Chairman.

You say that local and regional carriers should not be permitted unlimited competition. From your statements earlier regarding the national carriers, can we conclude that you are not in favour of deregulation?

Mr. Uskiw: That is correct, yes.

Mr. Bockstael: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Bockstael.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman.

The Chairman: Yes.

Mr. Benjamin: Just on a point of clarification: When the minister was talking about red tape, I think he should know that all of us here are cognizant of trying to cut red tape. We are finding it is not so bad cutting it crosswise; it is when you have to cut it lengthwise.

The Chairman: I am not sure what I am supposed to do with that.

Some hon. Members: Oh, oh!

The Chairman: I would like, if I might, to put a question or two to Mr. Uskiw.

When you talk about the 60th parallel being the dividing line between northern Canada and southern Canada—and I certainly understand your position on that—I wonder if you would be satisfied if the national carriers were allowed to fly north of 60 only with the approval of the CTC?

[Traduction]

gouvernement, comme c'est le cas pour la plupart d'entre vous, vous savez évidemment de quoi je parle. Nous suggérons que l'on prenne des mesures correctives à ce chapitre, surtout en ce qui a trait au préjudice causé aux petits transporteurs, qui n'ont vraiment pas les moyens de se battre pendant un an ou deux pour obtenir satisfaction.

M. Bockstael: A la page 4 de votre mémoire, paragraphe 8, vous dites que bien que la question soit encore à l'étude, une récente décision du Comité des transports aériens d'accorder à la *Northwest Territorial Airways* une certaine route de Yellowknife à Winnipeg et Rankin Inlet en ferait en fait un cinquième transporteur régional.

M. Uskiw: En effet.

M. Bockstael: Compte tenu de ce qui a été dit plusieurs fois devant ce comité, il y a trois transporteurs régionaux dans l'Est et un seul dans l'Ouest, et dans un sens cela pourrait, contrairement à vos désirs, créer un transporteur régional dans l'Ouest en concurrence avec PWA. N'est-ce pas?

M. Uskiw: Mais, je présume que c'est possible. Nous aimerions laisser cette préoccupation à ceux à qui nous l'avons soumise.

M. Bockstael: Très bien. Une dernière question, monsieur le président.

Vous dites qu'il ne devrait pas y avoir de concurrence illimitée pour les transporteurs locaux et régionaux. Peut-on conclure d'après vos déclarations précédentes touchant les transporteurs nationaux que vous êtes contre la déréglementation?

M. Uskiw: En effet.

M. Bockstael: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Bockstael.

M. Benjamin: Monsieur le président.

Le président: Oui.

M. Benjamin: Simple question d'éclaircissement: lorsque le ministre a mentionné la bureaucratie, il faut qu'il sache que nous sommes tous conscients de la situation et que nous essayons d'y remédier; ce n'est pas trop difficile sur le travers, mais c'est sur le long que cela se complique.

Le président: Je ne sais pas si je devrais répondre à cela.

Des voix: Oh, oh!

Le président: J'aurais peut-être une question ou deux à poser à M. Uskiw.

Je comprends certainement votre position lorsque vous parlez de la ligne de démarcation entre le Nord et le Sud qui est le 60° parallèle. Seriez-vous satisfait si l'on permettait aux transporteurs nationaux de voler au-delà du 60° parallèle avec l'autorisation de la CCT?

[Text]

• 2135

Mr. Uskiw: It sounds like a reasonable proposition. I would think so, yes. I have no fixed views opposing that proposition.

The Chairman: Now, regarding that line that runs through Winnipeg, again I say that I understand your objection to it dividing the province of Manitoba the way it does. But I wonder, too, if the residents of the northern part of Ontario might not object to Ontario being divided by a line running through Toronto. I said in jest to Mr. McDermid that Toronto is a good place because everybody changing there would be glad to leave.

Mr. McDermid: You were not just joking. You were in earnest.

The Chairman: We are really not here for jest. And I wonder, were that line changed, if you would then agree to one or more of the eastern regionals flying west of that line, particularly in those parts of Ontario which are west of that line.

Mr. Uskiw: I am advised that probably it would facilitate the joint ticketing we are so concerned about. It would facilitate northern Manitoba traffic into Ontario. So it sounds like a complementary idea.

The Chairman: Were you really serious when you suggested that PWA might not be there for the foreseeable future?

Mr. Uskiw: Not very serious; not with the Alberta Heritage Fund resources there.

The Chairman: That is what I was wondering about. Mr. Uskiw, that ends our questioning.

Mr. McDermid: May I have two points of order?

The Chairman: Sure.

Mr. McDermid: Thank you. One is to the minister. I want you, sir, when you get back to Manitoba, to say hello to the premier who was born, raised, and educated in my home town of Brampton. And would you please ask him where he went wrong—

The Chairman: It is always McDermid who advertises that city.

Mr. McDermid: —because the Pawleys I know in Brampton are all Tories.

Mr. Benjamin: That is why he left.

Mr. McDermid: I will not go any further, but I wanted to pass that on to him. The second thing is that I want the record to show that there were some statements made by the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport tonight which were not correct.

Air Ontario is a privately owned and operated airline in Ontario, and is a local carrier which operates out of Sarnia. Norontair is also privately owned and funded by the Ontario government as a subsidy to provide transportation to remote

[Translation]

M. Uskiw: Cela semble raisonnable. Je le pense, oui. Je n'ai aucune opinion ferme contre cette proposition.

Le président: Maintenant, au sujet de cette ligne de démarcation traversant Winnipeg et qui divise la province du Manitoba, je comprends votre objection. Toutefois, je me demande si les habitants du Nord ontarien ne s'opposeraient pas non plus à ce que l'on divise l'Ontario de la même façon par une ligne de démarcation traversant Toronto. J'ai dit en blague à M. McDermid que Toronto serait l'endroit par excellence pour le faire parce que tous ceux qui y transitent seraient heureux d'en repartir.

M. McDermid: Vous ne faisiez pas que blaguer, vous étiez sérieux.

Le président: Enfin, nous ne sommes pas là pour blaguer. Mais je me demande si on déplaçait cette ligne de démarcation, est-ce que vous seriez d'accord qu'un transporteur régional ou davantage puisse voler à l'ouest de cette ligne, surtout dans les régions de l'Ontario situées à l'ouest de cette ligne?

M. Uskiw: On me dit que cela faciliterait probablement l'émission de billets conjoints et aiderait le trafic du nord du Manitoba vers l'Ontario. Donc, cela me semble une idée complémentaire.

Le président: Étiez-vous vraiment sérieux lorsque vous avez dit que PWA n'existerait peut-être plus dans un avenir prévisible?

M. Uskiw: Non, pas avec les ressources du Fonds du patrimoine de l'Alberta.

Le président: C'est ce que je me demandais. C'est tout pour nos questions, monsieur Uskiw.

M. McDermid: Puis-je soulever deux rappels au Règlement?

Le président: Allez-y.

M. McDermid: Merci. L'un s'adresse au ministre. A votre retour au Manitoba, j'aimerais que vous saluiez le premier ministre qui est né, a vécu et a grandi dans ma ville natale de Brampton. Et pourriez-vous lui demander à quel moment il a mal tourné...

Le président: C'est toujours M. McDermid qui fait de la publicité pour cette ville.

M. McDermid: ... car tous les Pawley que je connais à Brampton sont conservateurs.

M. Benjamin: Voilà pourquoi je suis parti.

M. McDermid: Je n'insisterai pas, mais je tenais à le lui dire. Deuxièmement, je tiens à préciser que certaines déclarations du secrétaire parlementaire du ministre des Transports n'étaient pas justes.

Air Ontario est une compagnie d'aviation privée, c'est un transporteur local dont la base d'opération est Sarnia. Norontair est aussi une compagnie privée financée par le gouvernement ontarien par voie de subventions afin d'offrir un trans-

[Texte]

areas in northern Ontario. So I want it made very clear that the Ontario government does not own airlines, with the exception of the premier's new Canadair. Okay?

The Chairman: That is fair. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Before leaving tonight, Mr. Chairman, I would like to ask the minister if Manitoba builds and operates airstrips at airports. They still do.

Mr. Uskiw: Yes.

Mr. Corbin: That program has been in existence since when?

Mr. Uskiw: Well, I am not certain as to how many were built prior to the seventies but, during the seventies, we had developed a fairly extensive program of providing for airstrip development and air linkages to all the remote communities in Manitoba,

Mr. Corbin: Up north?

Mr. Uskiw: Yes. That is still ongoing, and improvements to those strips are still ongoing, yes. We have 31 strips in the northern part of the province, and 27 in southern Manitoba, sir.

Mr. Corbin: What would be the length of the longest one that you operate?

Mr. Uskiw: I am told that the southern ones are about 2,500 feet. I am not certain as to the northern ones. We do not own them, by the way; these are municipal airports we assist in their development, maintenance and so on. The province does not own the airstrips.

• 2140

Mr. Corbin: Some of these would have been funded jointly with the federal government?

Mr. Uskiw: I would assume that to be correct, sir, yes.

Mr. Corbin: But you were definitely involved?

Mr. Uskiw: Oh yes; very much so.

The Chairman: Mr. Minister, I want to thank you very sincerely on behalf of the committee. You have presented a very reasoned brief that will indeed be of assistance to us. I think you can appreciate the reasonableness of your brief when you realize that there was hardly a point in it that was attacked by any member here, although we represent three separate parties.

We wish you well in your new endeavours. You have an onerous responsibility, and I hope that you have very good fortune in your portfolio. Thank you, sir.

Mr. Uskiw: May I take this opportunity then, sir, to thank you again for giving us the opportunity to present our brief, and to thank the participants here this evening. You were most helpful I think in pursuing the various points which we did address in the submission. We can hope, I think, that you will

[Traduction]

port aux régions éloignées du nord de la province. Donc, sauf le nouveau Canadair du premier ministre, je tiens à préciser que le gouvernement ontarien n'est pas propriétaire de lignes aériennes. D'accord?

Le président: Très bien. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, avant que vous leviez la séance, je veux demander au ministre si le Manitoba aménage et exploite toujours des pistes d'atterrissage dans les aéroports. Il le fait toujours.

M. Uskiw: En effet.

M. Corbin: Depuis quand ce programme existe-t-il?

M. Uskiw: Ma foi, j'ignore combien de pistes ont été aménagées avant les années 70, mais au cours des dix dernières années nous avons eu un programme intensif d'aménagement de pistes d'atterrissage et de routes aériennes vers les localités éloignées de la province.

M. Corbin: Vers le Nord?

M. Uskiw: En effet. Ce programme est toujours en marche et on améliore continuellement ces pistes. Nous avons 31 pistes dans le nord de la province et 27 dans le sud.

M. Corbin: Que serait la longueur de la plus longue que vous exploitez?

M. Uskiw: On me dit que celles du sud ont environ 2,500 pieds. Pour celles du nord, je ne sais pas. En fait, nous n'en sommes pas propriétaires; ce sont des aéroports municipaux et nous participons à leur aménagement, à leur entretien, etc. La province n'est pas propriétaire de ces pistes.

M. Corbin: Certains de ces aéroports auraient été financés conjointement avec le gouvernement fédéral.

M. Uskiw: Je présume que c'est exact, monsieur.

M. Corbin: Toutefois, vous y avez bien participé?

M. Uskiw: Oui, certainement.

Le président: Monsieur le ministre, je tiens sincèrement à vous remercier au nom du Comité. Vous nous avez présenté un mémoire très bien pensé qui nous sera vraiment utile; et ce qui prouve qu'il est très bien pensé, c'est qu'aucun député présent, quoique trois partis sont représentés, ne se sont vraiment attaqués aux points soulevés.

Nous vous souhaitons bonne chance dans vos entreprises; vous avez une responsabilité importante, et je vous souhaite beaucoup de succès dans la gestion de votre portefeuille.

M. Uskiw: Je tiens à vous remercier de nous avoir autorisés à présenter notre mémoire et remercier les participants à la séance de ce soir. Vous avez été des plus utiles pour discuter des divers points présentés dans notre exposé. Nous pouvons espérer, je pense, que notre exposé de ce soir vous inspirera d'une façon positive dans vos travaux. Je vous remercie.

[Text]

have very positive input based on the submission which we made here this evening. So thank you, sir, very kindly.

The Chairman: Thank you very much. The committee is adjourned now until Tuesday, February 23, 1982 at 9.30 a.m. when we will meet in Room 371 in the West Block.

Some hon. Members: Why the move?

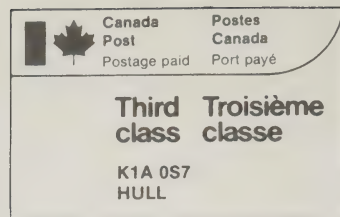
The Chairman: Because the Speaker has asked for this room for that day. This meeting stands adjourned.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup. La séance est levée jusqu'à mardi, le 23 février 1980, à 9h30; nous nous réunirons dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest.

Des voix: Pourquoi ce déplacement?

Le président: Car l'orateur a demandé cette pièce pour ce jour-là. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Province of Manitoba:

The Honourable Samuel Uskiw, Minister of Highways and Transportation;

Mr. John C. Rea, Director of Transportation, Department of Highways and Transportation.

De la Province du Manitoba:

L'honorable Samuel Uskiw, ministre des Autoroutes et du Transport;

M. John C. Rea, directeur du Transport, ministère des Autoroutes et du Transport.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 51

Tuesday, February 23, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 51

Le mardi 23 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

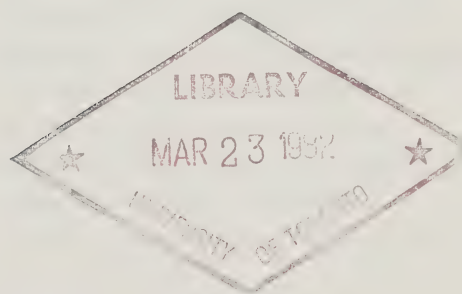
Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Côté (Mrs.)

Deniger
Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Harquail
MacBain

Messrs. — Messieurs

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

MacKay
Mayer
McDermid
Nowlan
Penner

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 23, 1982

(83)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Nowlan, Siddon and Skelly.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

Witnesses: Mr. W. Stanbury, Professor of Policy Analysis, Faculty of Commerce, University of British Columbia and Director, Regulations and Government Intervention Program, Institute for Research on Public Policy, Vancouver, B.C. Mr. F.J.H. Johnston, Air Transport Director, Air Transport Department, International Air Transport Association, Montreal, Quebec. Mr. William A. Jordan, Professor of Economics, Faculty of Administrative Studies, York University, Downsview, Ontario. Mr. J.R. Baldwin, Associate Professor of Economics, Department of Economics, Queens University, Kingston, Ontario.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Professor Stanbury made a statement.

Mr. Johnston made a statement.

Professor Jordan made an audio-visual presentation.

Professor Baldwin made a statement.

At 10:45 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 10:55 o'clock a.m. the sitting resumed.

The witnesses answered questions.

At 12:40 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(84)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Acting Chairman, Mr. Deniger, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Nowlan and Siddon.

Other Member present: Mr. Daudlin.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Con-

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 FÉVRIER 1982

(83)

[Traduction]

Le Comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à 09h45, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*), président.

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Nowlan, Siddon et Skelly.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Témoins: M. W. Stanbury, professeur d'analyse politique, Faculté de commerce, Université de la Colombie-Britannique et directeur, «*Regulation and Government Intervention Program, Institute for Research on Public Policy*», Vancouver, C.B. M. F.J.H. Johnston, directeur du transport aérien, département du transport aérien, Association internationale du transport aérien, Montréal, Québec. M. William A. Jordan, professeur de sciences économiques, Faculté of Administrative Studies, «*York University, Downsview, Ontario*». M. J.R. Baldwin, professeur agrégé de sciences économiques, Faculté des sciences économiques, Université Queens, Kingston, (Ontario).

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «*Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaire), août 1981*». (*Voir procès-verbal du 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

Le professeur Stanbury fait une déclaration.

M. Johnston fait une déclaration.

Le professeur Jordan fait une présentation audio-visuelle.

Le professeur Baldwin fait une déclaration.

A 10h45, le Comité suspend ses travaux.

A 10h55, le Comité reprend ses travaux.

Les témoins répondent aux questions.

A 12h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(84)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h40 sous la présidence de M. Deniger, (président suppléant).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Ellis, Nowlan, and Siddon.

Autre député présent: M. Daudlin.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en

sultant and Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters.

Witnesses: From the Province of Ontario, Ministry of Transportation and Communications: Mr. W.D. Burtnick, Q.C., Senior External Counsel, Office of Legal Services and Mr. David Garner, Air Office.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Mr. Burtnick made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 5:02 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, February 25, 1982.

transport aérien et M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements.

Témoins: Du ministère des Transports et Communications de l'Ontario: M. W.D. Burtnick, C.R. conseiller principal, Affaires extérieures, Bureau des services juridiques et M. David Garner, Bureau des services aériens.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaire), août 1981». (*Voir procès-verbal du 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

M. Burtnick fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 17h02, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 25 février 1982, à 09h30

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, February 23, 1982

• 0945

The Chairman: Order, please. We are resuming our hearings this morning on Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981. We have with us this morning a panel of experts on matters of air transport and regulation.

We have with us Mr. J.R. Baldwin, Associate Professor of Economics, Department of Economics, Queen's University, Mr. William A. Jordan, Professor of Economics, Faculty of Administrative Studies, York University, and Mr. F.J.H. Johnston, Air Transport Director of the Air Transport Department, International Air Transport Association, Montreal—and I might advise you that he is not appearing on behalf of IATA, he is appearing in a private capacity before us today. As well, we have Mr. W.T. Stanbury, Professor of Policy Analysis, Faculty of Commerce, University of British Columbia. He is also Director, Regulation and Government Intervention Program, Institute for Research on Public Policy in Vancouver.

So, gentlemen, welcome to the committee. We are grateful to have you here. Each of our witnesses this morning has a brief statement to make. We will hear those statements first and then go to the questioning. We will have our questioning today similar to what we did when we had the previous panel. I do not want it very structured. I want members to be free to throw in questions as the situation arises, and I would hope that the witnesses would interact with each other as well. We will have to, however, insist that only one person speak at a time, otherwise we will not be able to record what is being said.

So with that short explanation of the rules I would invite each witness to make a brief statement. We will start with Professor Stanbury.

Professor W.T. Stanbury (Professor of Policy Analysis, Faculty of Commerce, University of British Columbia and Director, Regulation and Government Intervention Program, Institute for Research on Public Policy, Vancouver, B.C.): Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank you for the invitation to appear in front of the committee. The complete statement I wish to make has been provided and typed out in detail. I would emphasize that it is a joint presentation with myself and Professor Reschenthaler from the University of Alberta.

I would emphasize at the beginning that I think the previous policy of the Department of Transport and the CTC has been relatively successful. I do not want to dwell upon the past, however, and the emphasis in our testimony today is that regardless of the success of the past policy the focus of the committee's work should be on the 1980s and 1990s. We believe it is time for a change in that policy to one that is less restrictive. In fact, we were rather shocked by the fact that the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 23 février 1982

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Ce matin, nous reprenons nos audiences sur la politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaire), août 1981. Nous avons avec nous ce matin un groupe d'experts sur le transport et les règlements aériens.

Nous avons avec nous M. J.R. Baldwin, professeur associé en économie, département d'économie politique, université Queen's; M. William A. Jordan, professeur d'économie, faculté d'administration, université York; et M. F.J.H. Johnston, directeur du transport aérien, département du transport aérien, Association du transport aérien international, Montréal,—et je tiens à préciser qu'il comparaît à titre personnel. Nous avons aussi avec nous M. W.T. Stanbury, professeur d'analyse politique, faculté de commerce, université de la Colombie-Britannique. Il est aussi directeur du programme de réglementation et d'intervention gouvernementale, *Institute for Research on Public Policy*, de Vancouver.

Alors, messieurs, bienvenue au Comité. Nous vous savons gré d'être là. Chacun de nos témoins fera une brève déclaration. Nous entendrons d'abord ces déclarations, après quoi nous passerons aux questions. Aujourd'hui, nous procéderons de la même façon qu'avec les autres groupes précédents. Je ne veux pas que ce soit trop structuré. Je veux que les membres soient libres de poser des questions au moment opportun, et j'espère également que les témoins participeront aussi au débat. Toutefois, il faut insister pour qu'une seule personne parle à la fois, autrement, il sera impossible d'enregistrer les délibérations.

Donc, après cette brève explication des règles du jeu, j'inviterais chaque témoin à faire une courte déclaration. Nous commencerons par le professeur Stanbury.

Le professeur W.T. Stanbury (professeur d'analyse politique, faculté de commerce, université de la Colombie-Britannique, et directeur du programme de réglementation et d'intervention gouvernementale, *Institute for Research on Public Policy*, Vancouver, C.-B.): Merci, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant votre Comité. Vous avez reçu le texte intégral de la déclaration que je désire faire. J'insiste sur le fait qu'il s'agit d'un exposé conjoint du professeur Reschenthaler, de l'université de l'Alberta, et de moi-même.

Au départ, j'insiste sur le fait qu'à mon avis, la politique précédente du ministère des Transports et de la CCT était assez heureuse. Toutefois, je ne veux pas m'étendre sur le passé, et notre exposé d'aujourd'hui insiste sur le fait qu'en dépit du succès des politiques précédentes, les travaux de ce Comité doivent viser les années 80 et 90. Nous pensons que le moment est venu d'assouplir cette politique. A vrai dire, le fait que le gouvernement fédéral présente une politique sur le

[Text]

federal government would come forward with an air carrier policy which would freeze the number of carriers at the present level, which would divide the regional air carriers into two zones, which would not permit the third level carriers to acquire jet equipment, and which would increase the number of route restrictions on existing carriers.

We think the onus of proof in any kind of matter, particularly where regulation is to be extended, lies on the proponents of those who propose additional regulation. The Economic Council, for example, certainly makes this argument. And in their view, they say:

... in some cases, at least, an expansion in the scope or intensity of government regulation must represent the triumph of hope over experience.

We believe the experience of the last few years is very clear in showing that a liberalization of airline policy has been highly successful in introducing more competition, flexibility in fare offerings and improving service to the public. We think that policy should be continued and, in fact, entry should be eased and greater range of fare discretions be given to the carriers.

We think the policy proposed by the Department of Transport in its August document represents a retrograde step. We think it is most unfortunate that at the time when the Americans are deregulating and where the Economic Council has proposed a phased program of deregulation for the industry, or at least liberalization of regulation, that the policy would go in the opposite direction.

We think the criteria for the policy should be efficiency. We think that is the most important consideration for the public. We think we should move towards a system of air mass transit. We think Canadians by and large have lost the romance, and deservedly so, of air travel and that they see it in fairly utilitarian terms.

• 0950

We think it is undesirable that the policy restrict the opportunities for pricing by air carriers and particularly that it should restrict entry.

What we have done in our paper is to propose to examine a series of myths which we believe represent the unspoken assumptions in the proposals of the Department of Transport. Until they are identified and shown to be myths, progress toward less regulatory intervention will be stalled.

The first myth we think inherent in the discussion is that the airline industry is a natural monopoly, or at least subject to very extensive economies of scale. In fact, all the evidence—it is remarkably consistent on this subject and we cite the various studies in our presentation—suggests that the economies of scale in this industry are relatively slight and that there is no natural monopoly justification for the regulation of commercial air transport in Canada or, indeed, in any other fairly good-sized industrial country.

[Translation]

transport aérien bloquant le nombre de transporteurs au niveau actuel, répartissant les transporteurs régionaux en deux zones, interdisant aux transporteurs de troisième catégorie de se doter de jets, et accroissant les restrictions quant au nombre de routes des transporteurs existants, nous a plutôt bouleversés.

A notre avis, surtout en ce qui touche l'extension des règlements, nous croyons que le fardeau de la preuve revient aux promoteurs de ces règlements additionnels. C'est certainement l'argument avancé par le Conseil économique du Canada, qui dit:

... dans certains cas, du moins, l'élargissement du champ d'application ou de l'intensité des règlements gouvernementaux doit représenter le triomphe de l'espoir sur l'expérience.

A notre avis, l'expérience des dernières années démontre clairement qu'une libéralisation de la politique aérienne a été très heureuse pour l'introduction d'une plus grande concurrence, d'une plus grande souplesse dans les tarifs offerts, et pour l'amélioration des services au public. Nous croyons qu'on devrait poursuivre cette politique et, en fait, faciliter l'entrée sur le marché, et accorder aux transporteurs plus de latitude au chapitre des tarifs.

A notre avis, la politique proposée par le ministère du Transport dans son document du mois d'août est un pas en arrière. Nous pensons que c'est vraiment malheureux, au moment où les Américains instaurent la déréglementation et où le Conseil économique du Canada propose un programme de déréglementation graduelle pour l'industrie, ou du moins un élargissement des règlements, que la politique aille dans le sens opposé.

Nous pensons que l'efficacité devrait être le critère de la politique. Pour le public, nous pensons que c'est là la considération la plus importante. Nous pensons que nous devrions nous orienter vers un système de transport aérien de masse. Nous pensons qu'en général, les Canadiens ont perdu le goût de ce mode de transport, et avec raison, et le considèrent sous un angle tout à fait utilitaire.

A notre avis, il n'est pas souhaitable que la politique empêche les transporteurs aériens de fixer les prix et surtout interdise l'entrée de nouveaux transporteurs.

Ce que le document se propose de faire, c'est d'examiner une série de mythes représentant à notre avis les hypothèses non déclarées du livre blanc du ministère des Transports, d'ici à ce qu'on les identifie, et que l'on établisse qu'il s'agit de mythes, constituant un obstacle au progrès vers une intervention non réglementée.

A notre avis, le premier mythe inhérent à la discussion, c'est que l'industrie aérienne est un monopole naturel, ou est au moins assujettie à une économie d'échelle de grande envergure. Tous les témoignages sur la question sont d'une conformité remarquable, et nous citons diverses études dans notre mémoire, et les faits disent que dans cette industrie, il y a très peu d'économies d'échelle, et qu'aucun monopole naturel ne justifie la réglementation du transport aérien commercial au

[Texte]

We think, for example, it may be possible to have quite a larger number of carriers in Canada without paying any penalty in terms of efficiency at all. In fact, I would cite Professor Jordan's research on the United States and Canada where he said that fairly small specialized carriers who keep it sweet and simple are able to operate at lower costs than their larger rivals whose structure is much more complex. I assume he will address that question later this morning. There may be—and there seem to be—city-pair economies of scale, but those are not important if, in fact, entry is easy and, as Professor Baumol has emphasized in his recent address, if easy exit also occurs. So, the first myth is that there is a natural monopoly in air transport. We think that is a myth and not supported by the facts.

The second myth is that regulation is required to ensure continuity of service to small communities. It is my understanding that you have heard from a number of U.S. experts on this point so I should not even dwell upon it. But the point is that, if left alone, air carriers will operate in a relatively efficient manner and sort themselves out among various sizes of communities. It is not true that every small community should have jet service although many of the residents certainly would believe that to be the case. It may be much more efficient to serve them by commuter or third-level carriers, turbo-prop aircraft which are perfectly adequate to the job. And the experience in the United States is that the loss-of-service argument just does not hold water.

In fact, to the extent that it is necessary to guarantee service to remote locations in the north through the use of subsidies, we would argue that this can be done readily through general revenue or funds raised by an excise tax on all air tickets. In the aggregate the amounts involved are fairly small and a provision should be viewed quite separately from the question of regulation. We must ensure that the tail does not end up wagging the dog. Moreover, we believe that rational, public decision-making will be encouraged by having the necessary small excise taxes established by Parliament, rather than being hidden in the fare structure.

The third myth that we address is that regulation is necessary to assure year-round service. We addressed that very briefly in the report. We think it is so obvious that it is hardly worth spending time on it. The fact is, seasonal demand does fluctuate and airlines respond to it. There are very few instances where air travel is completely lost at some time of the year; if it is, direct subsidies can and should be provided where the need is apparent.

The fourth myth is that the industry has not had sufficient time to respond or to adjust to a competitive framework. Professor Reschenthaler and I have done a book on this subject, a copy of which has been filed with the committee.

[Traduction]

Canada ou, en fait, de toute autre industrie relativement importante au pays.

Par exemple, nous pensons qu'il est possible d'avoir un grand nombre de transporteurs, au Canada, sans que, pour cela, l'efficacité en souffre. En fait, je citerai les recherches du professeur Jordan sur le Canada et les États-Unis, où il dit que de petits transporteurs spécialisés, qui font les choses simplement, sont en mesure de fonctionner avec des coûts inférieurs à leurs plus grands concurrents, dont les structures sont beaucoup plus complexes. Je présume qu'il abordera cette question tout à l'heure. Il y a, et il semble y avoir, des économies d'échelle lorsqu'on relie deux villes, mais elles ne sont pas importantes si, comme le fait remarquer le professeur Baumol dans son récent discours, l'accès est facile, et si l'abandon l'est également. Alors, le premier mythe, c'est qu'il y a un monopole naturel dans le domaine du transport aérien. Nous pensons que c'est un mythe, et les faits ne le justifient pas.

Le deuxième mythe, c'est que la réglementation est nécessaire pour assurer la continuité du service aux petites localités. Je crois savoir que vous avez entendu un certain nombre d'experts américains sur la question, alors, je ne m'y arrêterai pas. Toutefois, je dirai que si on les laisse à eux-mêmes, les transporteurs aériens opéreront de façon assez efficace, en s'attribuant entre eux les diverses localités. Il est faux de penser que chaque petite localité devrait avoir un service de jets, quoique beaucoup de résidents le croient certainement. Il se peut qu'il soit plus efficace qu'ils soient desservis par un transporteur de troisième catégorie, dont les avions turbopropulseurs sont tout à fait convenables pour ce genre de trajet. L'expérience américaine démontre que cet argument de perte de service ne tient tout simplement pas.

En fait, dans la mesure où il serait nécessaire de garantir le service vers des régions éloignées du Nord, par le truchement de subsides, nous prétendons qu'on pourrait facilement le faire par le truchement de recettes générales ou de fonds prélevés à même une taxe d'accise sur tous les billets. Au total, le montant nécessaire est assez minime et il faut avoir une disposition distincte de la question des règlements. Nous devons nous assurer que ce ne sont pas les inférieurs qui dirigent les supérieurs. De plus, nous croyons qu'en demandant au Parlement d'établir la petite taxe d'accise nécessaire, plutôt que de la cacher dans la structure tarifaire, cela favorisera une prise de décision publique logique.

Le troisième mythe dont nous parlons, c'est que la réglementation est nécessaire pour assurer un service à longueur d'année. Nous en parlons brièvement dans le rapport. À notre avis, c'est tellement évident que cela mérite à peine de s'y arrêter. Le fait est que la demande saisonnière fluctue et que les compagnies aériennes y réagissent. Il y a très peu de cas où le service aérien cesse complètement entre certaines époques de l'année; le cas échéant, s'il y a un besoin apparent, il faudrait offrir des subventions directes.

Le quatrième mythe, c'est que l'industrie n'a pas suffisamment de temps pour réagir ou s'adapter à un environnement concurrentiel. Le professeur Reschenthaler et moi-même avons écrit un livre sur la question, dont un exemplaire a été soumis

[Text]

The fact is, liberalization has been going on in Canada for more than a decade. It has been a highly successful policy. Moreover, the Americans have been deregulating for at least five years on a phased basis and we think that Canadians have observed that. Many of the carriers have observed that and have begun to move in that direction. Moreover, I would suggest to you, as did Alfred Kahn, former chairman of the Civil Aeronautics Board and one the architects of U.S. deregulation, and I quote:

The way to minimize the distortions of transition . . . is to make the transition as short as possible.

Now, how you make the transition is, of course, a question of judgment and it is precisely the committee which can be very helpful in recognizing all the various interests which are at stake.

The fifth myth is that deregulation in Canada has gone far enough. It is certainly true we have more competition now than we had 10 years ago. Three carriers operate between Toronto and Vancouver and four between Montreal and Toronto. CP Air offers Skybus. I would emphasize, Mr. Chairman, that I flew Skybus here and I propose to fly it back on Wednesday. There is a saving of about \$250. I would, however, ask you to deregulate the taxis. I found it proportionately vastly more expensive to take the taxi than the plane.

In any event, we have seat sales on Air Canada periodically and those certainly are very valuable to consumers. Mr. Ian Gray, the President of CP Air has said, and I quote:

We have now achieved effective deregulation in Canada . . .

• 0955

That is not correct. Entry is still controlled and fares must continue to be filed and approved by the CTC. So we are a long way from deregulation in this country. In fact, what we have is a very much controlled form of rivalry.

We would emphasize that the life-blood of competition is uncertainty, and the crucial element of uncertainty is the threat of entry. Until there is an active and serious threat of entry into this industry, we are not going to have the pressures to keep prices down; and most important—more important than prices—is to see that the airlines operate as efficiently as possible. The fact is that Freddie Laker's Skytrain drove down prices on the North Atlantic and Max Ward's competition in Canada has kept the industry honest and efficient. We want to see more of that.

The sixth myth is that increased competition will lead to predatory pricing or service levels. We discuss that in more detail in our book, but we would emphasize that with ease of entry this is a totally ludicrous proposition, because what happens if you have ease of entry is every time you punish one

[Translation]

au Comité. Le fait est que depuis une décennie, le Canada a connu une libéralisation. Cette politique est un énorme succès. De plus, au cours des cinq dernières années, les Américains ont appliqué une déréglementation graduelle, et nous pensons que les Canadiens ont observé ce phénomène. Beaucoup de transporteurs l'ont observé et ont commencé à s'orienter dans cette direction. De plus, je vous dirais, à l'instar d'Alfred Kahn, ancien président de la *Civil Aeronautics Board*, et un des architectes de la déréglementation américaine, que, et je cite:

La façon de minimiser les distorsions dues à la transition . . . c'est que la transition soit la plus courte possible.

Maintenant, la façon d'effectuer cette transition est bien sûr une question de jugement, et c'est précisément là que le Comité peut être très utile en identifiant tous les divers intérêts en jeu.

Le cinquième mythe, c'est qu'au Canada, la déréglementation est allée assez loin. C'est certainement vrai que la compétition est plus grande maintenant qu'il y a dix ans. Il y a trois transporteurs exploitant le trajet Toronto-Vancouver, et quatre celui de Montréal-Toronto. La compagnie CP Air offre le *Skybus*. Je vous ferai remarquer, monsieur le président, que j'ai pris le *Skybus* pour me rendre ici et que j'ai l'intention de le prendre à mon retour, mercredi. Cela représente une économie d'environ \$250. Toutefois, je vous demanderais de déréglementer les taxis. Proportionnellement, j'ai constaté qu'il était beaucoup plus coûteux de prendre le taxi que l'avion.

De toute façon, à l'occasion, Air Canada offre régulièrement des ventes de sièges qui sont certainement une aubaine pour le consommateur. Le président de CP Air, M. Ian Gray, a dit, et je cite:

Nous avons maintenant atteint, au Canada, un niveau de déréglementation efficace . . .

Ce n'est pas exact. L'accès est toujours contrôlé et les tarifs doivent être soumis à la CCT, pour approbation. Donc, vous voyez, nous sommes bien loin de la dernière augmentation. En fait, ce que nous avons, c'est une forme très contrôlée de concurrence.

Nous insistons sur le fait que l'essence de la concurrence, c'est l'incertitude, et que l'élément déterminant de l'incertitude, c'est la menace d'accès. D'ici à ce que nous ayons une menace d'accès réelle et grave dans cette industrie, nous n'aurons pas les pressions nécessaires au maintien des bas prix; et ce qui est plus important que les prix, c'est de voir à ce que les compagnies aériennes fonctionnent de la façon la plus efficace possible. Le fait est que le *Skytrain* de Freddie Laker a fait baisser les prix en Amérique du Nord, et la concurrence de Max Ward, au Canada, a assuré l'honnêteté et l'efficacité de l'industrie. Nous voulons qu'il y en ait davantage.

Le sixième mythe, c'est qu'une concurrence accrue mènera à des prix ou à des niveaux de service inacceptables. Notre livre aborde la question plus en détail, mais nous insistons sur le fait que cette supposition est tout à fait ridicule lorsqu'on permet un plus grand accès, car ce qui arrive, c'est que chaque fois

[Texte]

carrier, there is a new one popping up. The crucial thing to predation is that you have to be able to stick the prices down for a while and then eventually raise them and recover the loss of profits. Moreover, the carriers in Canada, being in some cases provincially as well as federally owned, operate in a political fish-bowl. I cannot believe they would find it in their interest to engage in predation. Most important, they would simply be unsuccessful.

Myth number seven is that there is already too much competition. It seems to us that the authors of the proposed air carrier policy believe this to be true. Indeed, they seem to have an extraordinary fear of competition in the airline industry in general. Industry spokespersons have continued to argue since 1977 that there already exists sufficient competition in the industry. In fact, we show quite clearly that Air Canada would believe essentially a single competitor could handle the job. We would emphasize that Air Canada seeks a monopoly on international routes out of Canada, and moreover, it now has control of Nordair, as approved by the cabinet very recently; CP Air believes two competitors are optimal; and sometimes we believe even Max Ward really thinks three are the optimal number of members of the club and he would like to close it after it is over.

We would like entry to the club to be easy. We do not want it to be exclusive, in other words. So the crucial question, then, on competition, is the ease of entry. The fact that many of the markets are not that large and can only support one or two carriers is not going to determine whether or not competition is effective. What really matters is that ease of entry. If there is a threat of entry, as we showed in one of the discussions in one of the academic papers recently, that will guarantee, even though there is only a small number of carriers, competitive levels of prices and costs.

Consumers require that new entry, or at least its potential, be ever present if oligopolists are certain to be denied the comfortable, quiet life. The quiet life which Sir John Hicks, the Nobel laureate, called "the best of all monopoly profits" may be attractive to airline management and to labour, but it is not in the interest of consumers, nor does it advance the economic welfare of all Canadians. And that should be the focus of these hearings and that should be the purpose of our airline policy: the economic welfare of all Canadians.

Myth number eight is that the existence of promotional fares means long-term competition. We emphasize that that is not necessarily the case. In fact, it is perfectly rational for Air Canada, CP Air, and others to engage in what is called seat management, with a view to filling up the capacity of the aircraft, given the system in existence. The crucial question is what proportion of capacity is devoted to such discount or promotional fares. We emphasize in our presentation that a very small proportion is so devoted in Canada, in comparison

[Traduction]

que vous punissez un transporteur, il y en a un nouveau qui se pointe. L'élément crucial des rabais abusifs, c'est que vous devez pouvoir baisser les prix pendant un certain temps, pour ensuite les relever et récupérer votre perte de profits. De plus, au Canada, comme bien souvent les transporteurs sont propriété provinciale aussi bien que fédérale, politiquement, ils sont dans un vase clos. A mon avis, ce ne serait pas dans leur intérêt de devenir des « agioteurs ». Ce qui est plus important, c'est qu'ils ne réussiraient tout simplement pas.

Le mythe n° 7, c'est qu'il y a déjà trop de concurrence. Il nous semble que les auteurs de la politique concernant le transport aérien intérieur croient que tout cela est vrai. En fait, ils semblent avoir une crainte extraordinaire de la concurrence dans l'industrie aérienne en général. Depuis 1977, les porte-parole de l'industrie continuent de prétendre qu'il y a déjà suffisamment de concurrence. En fait, nous démontrons clairement que, selon Air Canada, un seul concurrent suffirait. Nous insistons sur le fait qu'Air Canada cherche à obtenir le monopole des routes internationales à partir du Canada, et de plus, cette compagnie contrôle maintenant Nordair, ce que le Cabinet a approuvé très récemment. CP Air, pour sa part, pense que deux concurrents seraient l'idéal; et parfois, nous croyons que même Max Ward pense vraiment que trois seraient le nombre idéal pour ce club et qu'après coup, il n'y ait plus d'autre adhérent.

Nous voudrions que l'accès à ce club soit facile. Autrement dit, nous ne voulons pas que ce soit exclusif. Donc, pour ce qui est de la concurrence, la question déterminante, c'est la facilité d'accès. Le fait que de nombreux marchés ne sont pas importants et peuvent seulement supporter un ou deux transporteurs ne déterminera pas si la concurrence est efficace ou non. Ce qui importe vraiment, c'est la facilité d'accès. S'il y a une menace d'accès, comme nous l'avons démontré dans l'un de nos documents publiés récemment, même s'il n'y a qu'un petit nombre de transporteurs, cela garantira des prix et des coûts à un niveau concurrentiel.

Pour les consommateurs, il est nécessaire que ce nouvel accès, ou du moins son potentiel, soit toujours présent si on veut être certain de ne pas accorder aux oligopoles une vie à l'aise et tranquille. La vie facile, que sir John Hicks, lauréat du prix Nobel, a appelée « le meilleur profit de tous les monopoles », peut attirer la direction des compagnies aériennes et les travailleurs, mais ce n'est pas dans l'intérêt des consommateurs, ni dans celui de l'avancement du bien-être économique de tous les Canadiens. Ce devrait être là le but de ces audiences et de notre politique sur le transport aérien: le bien-être économique de tous les Canadiens.

Le mythe n° 8, c'est que l'existence de tarifs promotionnels signifie une concurrence à long terme. Nous insistons sur le fait que ce n'est pas nécessairement le cas. En fait, il est tout à fait logique pour Air Canada, CP Air, ou tout autre, d'entreprendre ce qu'on appelle la gestion des sièges, visant à remplir les avions, étant donné le système existant. La question cruciale, c'est quelle partie de la capacité est consacrée à de tels tarifs à rabais ou promotionnels. Dans notre exposé, nous insistons sur le fait qu'au Canada, il y a un très petit pourcen-

[Text]

to that which exists in the United States. So that is also a myth.

The recommendations we put forward to you are that you look seriously at what the Economic Council has proposed. We support those recommendations. We emphasize, however, that the council is not proposing outright deregulation: for example, entries to be allowed only on a one-way gate approach; existing or new carriers can only enter markets now served by larger ones. In other words, PWA could offer non-stop service between Calgary and Toronto but Air Canada could not immediately enter the high-volume Edmonton-to-Calgary route dominated by PWA's shuttle service.

Second, while all carriers would be free to reduce fares as they see fit, subject to, of course, rules on predatory pricing under the Combines Investigation Act, they could not increase fares more than an annual percentage set by the CTC. In this way the customers on monopoly routes will be protected. But we would again emphasize that with freedom of entry, monopoly power in this industry is small, to say the least.

Should you find these recommendations unacceptable, we encourage you to consider the adoption of a regulatory approach comparable to that used in the Canadian railroad freight industry for the past decade and a half.

• 1000

In the early 1960s, in the MacPherson Commission, Canadians threw off the shackles of extensive rate regulation and embraced competition as the primary means of establishing railway freight rates. In the National Transportation Act, which was enacted a few years later, the purpose of the legislation was stated to be "an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transport at the lowest total cost". That policy has been an outstanding success as applied to the railways.

Moreover, the Minister of Transport moved early this month to remove, or to at least partially alleviate, the statutory burden of the Crowsnest Pass grain rates. Therefore, it is anomalous, to say the least, that increased regulatory and policy restrictions should be placed on Canada's airlines when we have moved so far in the other direction with respect to railroad freight rates, and moved so successfully.

If cross-subsidization does exist—and we have some doubts about its existence except for the domestic versus international fares—we think the way to guarantee service to northern communities, where traffic would be too light to support regular service, is through a direct subsidy as financed by a seat-mile tax on all air travel in Canada.

[Translation]

tage des sièges qui sont consacrés à ces tarifs par rapport à ce qui existe aux États-Unis. Voilà donc un autre mythe.

Nous vous recommandons d'étudier sérieusement les propositions du Conseil économique du Canada. Nous appuyons ces recommandations. Toutefois, nous insistons sur le fait que le conseil ne propose pas une déréglementation comme telle: par exemple, l'accès ne serait permis que sur les trajets dans un sens; les transporteurs existants ou nouveaux peuvent seulement avoir accès au marché présentement desservi par les plus grands transporteurs. Autrement dit, PWA pourrait offrir un service sans escale entre Calgary et Toronto, mais Air Canada ne pourrait pas immédiatement avoir accès à la route très achalandée Edmonton-Calgary, dominée par le service de navette de PWA.

Deuxièmement, tous les transporteurs seraient libres de réduire leurs tarifs comme ils le désirent, sous réserve, bien sûr, des règles concernant la fixation de prix abusivement bas, aux termes de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, mais ils ne pourraient augmenter leurs tarifs en-deçà d'un pourcentage annuel fixé par la CCT. De cette façon, on protégerait les clients sur les routes où il y a monopole. Toutefois, nous insistons sur le fait qu'avec la liberté d'accès, le pouvoir de monopole de cette industrie serait minime, au moins.

Si ces recommandations se révèlent acceptables, nous vous encourageons à envisager l'adoption d'une réglementation comparable à celle utilisée pour le transport des marchandises, depuis une décennie et demie, par l'industrie canadienne des chemins de fer.

Au début des années 60, avec la Commission MacPherson, les Canadiens ont rejeté la réglementation des tarifs sur une grande échelle et fait appel à la concurrence pour l'établissement des tarifs de chemins de fer. Le but de la Loi nationale sur les transports, adoptée quelques années plus tard, était d'en arriver «à un réseau de transport économique, efficace et adéquat utilisant au maximum les modes de transport disponibles aux coûts les plus bas possibles». Cette politique a eu un succès retentissant au niveau des chemins de fer.

Au début du mois, le ministre des Transports a indiqué son intention d'éliminer, ou du moins de diminuer, dans une certaine mesure, le fardeau statutaire que présentent les tarifs de la Passe du Nid-de-Corbeau pour le transport des céréales. Il serait donc normal de s'attendre que, de la même façon, de plus en plus de restrictions de la réglementation et de la politique s'appliquent aux sociétés aériennes du Canada, au moment où, pour les tarifs des marchandises des chemins de fer, nous avons renversé le courant, et ce, avec succès.

Si le financement compensatoire existe vraiment, et nous avons des doutes là-dessus, surtout pour ce qui est des tarifs intérieurs par rapport aux tarifs internationaux, nous pensons que la meilleure façon d'assurer le service dans les localités du Nord, où la circulation n'est pas suffisamment dense pour justifier un service régulier, est le financement direct à partir

[Texte]

Finally, what we are really asking is that Canada economize on the direct regulation of its airlines. We are asking that entry be made easy and that the carriers be given the necessary commercial freedom to price in relationship to their costs, demand conditions and the competition. We are confident the airlines can meet the challenge, and that on balance the airline system will offer greater choice and operate more efficiently.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Professor Stanbury.

We will hear from our next witness this morning, Mr. F.J.H. Johnston.

Mr. F.J.H. Johnston (Air Transport Director, Air Transport Department, International Air Transport Association): Thank you, Mr. Chairman, and may I also thank you for the opportunity to appear before your committee.

You have already mentioned that I am speaking in my personal capacity, so I will not go into that again. It does happen, though, that through my association with IATA I have gained some experience in air transport, and I like to think I have seen a lot of things occur in the industry, a lot of changes, and no doubt I am going to see more.

I intend to make some general observations on the objectives of the proposed domestic air carrier policy but not to deal in detail with the specific recommendations outlined in Transport Canada's discussion paper. I would say in parentheses that I certainly look forward to the policy review on transport border and international services, which I gather will come along a little later.

At the outset, I would like to draw a firm distinction between the objectives of any air transport policy and the means towards achieving such a policy. In recent months, there has been considerable debate on the whole topic of deregulation; in fact, as we have heard this morning, a number of observers have suggested that the objectives of Canada's domestic air transport policy should be more firmly in this direction. I have even heard it said that one of the objectives of the policy should be to maximize the role of market forces, whatever that means.

As an aside, I would say that maximizing the role of market forces is of course an argument for arriving at the objectives, but is not, surely, one of the objectives. I believe going in this direction obscures the true role of any government policy, which is, namely, to fix specific goals that reflect the overall economic, social and political objectives of that country. With Canada's particular geographic and demographic characteristics, together with often divergent regional requirements, government policy must be clearly focused towards specific objec-

[Traduction]

d'une taxe selon le nombre de places et le nombre de milles pour tous les voyages aériens au Canada.

Nous souhaitons enfin que le Canada économise sur la réglementation directe de ses sociétés aériennes. Nous recommandons que la participation à l'industrie soit facilitée et que les transporteurs aient la marge de manoeuvre nécessaire pour fixer leurs prix en fonction de leurs coûts, de la demande et de la concurrence. Nous sommes sûrs que les sociétés aériennes peuvent relever le défi et que le réseau aérien, tout compte fait, offrira un meilleur choix et fonctionnera plus efficacement.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Stanbury.

Notre témoin suivant, ce matin, est M. F.J.H. Johnston.

M. F.J.H. Johnston (directeur du transport aérien, département du transport aérien, Association du transport aérien international): Merci, monsieur le président. Je remercie également le Comité de me donner l'occasion de comparaître devant lui.

Vous avez déjà indiqué que je comparais à titre personnel. Je ne vais donc pas m'y attarder. Il se trouve que mon travail avec l'IATA m'a permis d'acquérir une certaine expérience en matière de transport aérien. Je pense avoir été témoin de bien des développements, de bien des changements à l'intérieur de l'industrie. J'en verrai encore probablement beaucoup encore.

J'ai l'intention de faire quelques observations d'ordre général sur les objectifs de la politique proposée concernant le transport aérien intérieur, non pas de traiter des recommandations précises avancées dans le document de Transports Canada pour fins de discussions. Je dois dire en passant que j'ai hâte à la révision de la politique sur le transport intérieur et le transport international, qui doit être menée un peu plus tard.

Au départ, je veux insister sur la distinction entre les objectifs de toute politique sur le transport aérien et les moyens de les mettre en oeuvre pour en arriver à réaliser cette politique. Au cours des derniers mois, il a beaucoup été question de la déréglementation; comme nous l'avons entendu ce matin, un certain nombre d'observateurs semblent croire que l'objectif de la politique concernant le transport aérien intérieur au Canada devrait tendre nettement dans cette direction. On est même allé jusqu'à dire que la politique devrait consister à maximiser le rôle des forces du marché, quel que soit le sens qu'on donne à cette expression.

En passant, maximiser le rôle des forces du marché serait un moyen d'en arriver à réaliser les objectifs, mais ne serait pas un objectif en soi. J'estime, quant à moi, que s'engager dans cette voie embrouille le rôle de la politique gouvernementale, qui doit être de fixer des objectifs précis qui reflètent les objectifs globaux du pays en matière économique, social et politique. Les caractéristiques géographiques et démographiques particulières du Canada, alliées à des contingences régionales souvent divergentes, forcent la politique du gouverne-

[Text]

tives and not be simply an economic model, no matter how theoretically attractive it may appear.

Incidentally, Canada's particular circumstances were, I thought, very well analysed in detail in the study by Transport Canada on economic regulation and competition in the domestic air carrier industry. Also, I note that these factors were acknowledged in the report of the Economic Council, but I regret to say were completely ignored in its recommendations.

• 1005

Against that background, I believe the policy objectives set out in the proposed domestic air carrier policy should be given strong endorsement by your committee. I repeat, the objectives; which, briefly, were to provide adequate, stable air service to all parts of Canada, with little need for direct operating subsidies, to promote air carrier innovation and efficiency, and also to promote industry financial stability and reasonable opportunities for access to additional points for all carriers, but to respect existing carrier rights and finally to provide guidance to the CTC without imposing a rigid structure on its consideration of the cases before it.

Again I repeat, the policy objectives to me seem sound, and I should think other panelists would probably agree with that.

As set out by Transport Canada, the policy itself seeks a balance between the rights of existing carriers and the creation of opportunities for new market growth. It seeks to extend the competitive forces currently at work, and at the same time to maintain an overall stability to Canada's essential air transport network; all of this provided with little or no need for a direct operating subsidy.

The achievement of these policy objectives will require a reasoned and pragmatic approach to the regulation of the airline industry in Canada. In this respect, evolutionary development of the industry envisaged in the policy proposals deserves support for a number of reasons. First, it recognizes the need for consistency in government attitude, without abrupt changes in direction. The airline industry is increasingly capital intensive, with financial performance critically dependent upon the right equipment decisions, and, I might add, the opportunity to earn enough money to pay for it.

The aircraft bought today can be expected to operate almost until the end of the century. It is my view, based on the experience of 35 years in this crazy industry, that the airlines in any country will meet the transport requirements of the public and their governments if they can be assured of a measure of overall long-term stability in their regulatory environment.

Secondly, the evolutionary approach to the regulation of Canada's domestic airlines implies that a starting point is the

[Translation]

ment à se concentrer sur des objectifs précis et à être autre chose qu'un simple modèle économique, quelque intéressant puisse-t-il paraître sur le plan théorique.

En passant, les caractéristiques particulières du Canada ont été très bien mises en lumière par l'étude de Transports Canada sur la réglementation et la concurrence économique dans l'industrie du transport aérien intérieur. Les mêmes facteurs ont d'ailleurs été relevés dans le rapport du Conseil économique. Cependant, à mon plus grand regret, dois-je dire, ils ont été complètement oubliés dans ces recommandations.

Pour ces raisons, j'estime que les objectifs politiques, tels que reflétés dans la politique proposée concernant le transport aérien antérieur, doivent être faits et même appuyés par le Comité. Brièvement, ces objectifs consistent à assurer un service aérien adéquat, stable, à toutes les régions du Canada, avec le minimum de subventions directes à l'exploitation, à promouvoir l'esprit d'invention et l'efficacité chez les transporteurs aériens et à promouvoir la stabilité financière dans l'industrie, ainsi qu'un excès raisonnable à des points supplémentaires pour tous les transporteurs, tout en respectant les droits des transporteurs existants; enfin, à guider la CCT sans lui imposer de structure rigide pour l'examen des causes qui lui sont soumises.

Je répète que ces objectifs politiques me semblent solides. Les autres membres du groupe sont probablement d'accord.

Telle que la conçoit Transports Canada, la politique en elle-même doit assurer un équilibre entre le respect des droits des transporteurs existants et la création de nouvelles possibilités de croissance du marché. Elle tend à maintenir les forces concurrentielles existant actuellement et à assurer une stabilité globale du réseau essentiel de transport aérien au Canada. Et elle fait très peu appel à des subventions directes à l'exploitation.

La réalisation de ces objectifs politiques nécessitera une approche raisonnée, pragmatique, face à la réglementation de l'industrie aérienne au Canada. Il y a plusieurs raisons de souhaiter une évolution de l'industrie, telle qu'envisagée dans la politique proposée. D'abord, elle tient compte de la nécessité, pour le gouvernement, d'avoir une approche soutenue, sans changement de direction brusque. L'industrie aérienne exige de plus en plus de capitaux, le rendement financier dépendant de façon critique de la sagesse des décisions sur le matériel, et les revenus devant être suffisants pour payer le matériel.

Un appareil acheté aujourd'hui peut vraisemblablement fonctionner jusqu'à la fin du siècle. Après 35 ans d'expérience dans cette industrie difficile, je puis dire que les sociétés aériennes de n'importe quel pays peuvent raisonnablement satisfaire aux besoins en matière de transport du public et des gouvernements si elles peuvent être assurées d'une certaine stabilité à long terme au niveau de la réglementation.

Deuxièmement, l'approche progressive face à la réglementation des transporteurs aériens intérieurs, au Canada, suppose

[Texte]

current domestic air transport system. From my international experience, I do not believe the air transport system in Canada receives the recognition it deserves, whether from a technical standpoint, where standards in equipment are generally second to none, or from an economic perspective, where really domestic air fares are on the average some 15 to 20 per cent lower than those in the U.S. In short, the policies of the past have done Canada well by any standard, and the existing system, on virtually all criteria, is a sound basis on which to evolve regulatory policy.

As an aside, even some of the American deregulators admit that in Canada there had been a movement in policy throughout the past years. In the States the deregulation—the pre-Can area of the CAB was a pretty conservative one as far as regulation was concerned, so there you had an abrupt change in policy, whereas in Canada it has been evolving. Of course, I think it goes without saying that the world changes, and perhaps this evolution will from time to time speed up.

In endorsing the revolutionary approach as set out by Transport Canada in the policy statement, I would suggest one further consideration, namely that any air transport policy should be capable of providing a basis on which airlines can meet the government's policy objectives, both in good times and in bad.

Despite the attention given to air fares, the accelerator pedal for the air transport industry is economic growth, and of course I think we all recognize that with the growth in leisure travel this is even more the case than it used to be. Throughout the world the airlines are experiencing perhaps their most difficult financial crisis ever, with relief expected only when the world economy turns up. The situation is particularly acute in the United States as prospects for 1982 are for a third consecutive loss year, with concerns growing as to carrier bankruptcy. In fact, I heard someone say the other day that the 12 months between the last half of 1981 to the first half of 1982, the loss would be somewhere in the realm of \$1 billion.

• 1010

The situation is so bad there that, as you know, there are threats that there may be bankruptcy in the case of one or two of the major carriers.

As the air transport industry has grown in importance, its role has become increasingly visible and therefore subject to increasing attention on the part of government regulators, legislators, consumer groups, business interests; in other words, the public in general. It does remain vulnerable, however, to the normal economic cycles, diverse and often conflicting market requirements, as well as rapidly developing technology, all of which require adjustments.

[Traduction]

comme point de départ la situation actuelle du transport aérien intérieur. D'après mon expérience dans les milieux internationaux, le réseau de transport aérien, au Canada, ne reçoit pas le crédit qui lui revient, soit du point de vue technique, où les normes sont aussi bonnes que n'importe où ailleurs, soit du point de vue économique, où les tarifs des transports aériens intérieurs sont en moyenne de 15 à 20 p. 100 moins élevés qu'aux États-Unis. En résumé, les politiques passées ont fort bien réussi au Canada, quel que soit le point de comparaison employé, et le réseau actuel, quel que soit le point de vue, doit être considéré comme un excellent point de départ pour l'évolution de la réglementation.

Je signale en passant que même certains partisans de la déréglementation, aux États-Unis, admettent que la politique du Canada a évolué lentement au cours des années. Aux États-Unis, la CAB s'est montrée assez conservatrice jusqu'à présent, de sorte que la déréglementation représente un brusque changement de politique. Au Canada, il y a eu une certaine évolution. Évidemment, le monde évolue de plus en plus; il se peut que le mouvement s'accélère à un certain moment.

Tout en appuyant l'approche révolutionnaire de Transports Canada dans sa déclaration de politique, j'apporterais cette réserve, à savoir que toute politique de transport aérien doit fournir une base à partir de laquelle les sociétés aériennes puissent atteindre les objectifs fixés par le gouvernement, et ce, en période d'abondance comme en période d'indigence.

Malgré toute l'attention accordée aux tarifs aériens, le vrai stimulant de l'industrie du transport aérien reste la croissance économique; avec la place qu'occupent maintenant les voyages d'agrément, c'est encore plus vrai que par le passé. Dans le monde entier, les sociétés aériennes connaissent probablement leur pire crise financière actuellement, la reprise de l'industrie n'étant pas attendue avant la reprise de l'économie mondiale dans son ensemble. La situation est particulièrement sombre aux États-Unis, où on s'attend, pour 1982, à une troisième année déficitaire consécutive, et où on craint de plus en plus pour la survie des transporteurs. À ce sujet, j'entendais l'autre jour quelqu'un dire que, pour la période de douze mois constituée par la dernière moitié de 1981 et la première moitié de 1982, les pertes pourraient atteindre un milliard de dollars.

La situation y est telle, comme vous le savez, qu'on s'attend à ce qu'un ou deux importants transporteurs soient acculés à la faillite.

Au fur et à mesure que l'industrie du transport aérien a pris de l'importance, son rôle est devenu plus visible et l'attention que lui ont portée les organismes de réglementation du gouvernement, les législateurs, les groupes de consommateurs, les intérêts commerciaux, a été plus grande. Le public en général y a porté une attention plus grande. Il n'en demeure pas moins qu'elle est toujours vulnérable aux cycles normaux de l'économie, aux exigences diverses et parfois contradictoires du marché, aux changements technologiques rapides, éléments qui exigent tous une adaptation.

[Text]

Against this background, it is more important than ever to clearly identify the objectives of government policy. Despite the intellectual fascination with the free market as a policy option, I have not seen any evidence that would convince me that the pursuit of the free market as a policy objective would produce a more effective air transport system in Canada. It has been demonstrated that Canadians are getting good value for their transport dollar; in fact, better value than virtually any other country in the world. There is a sensible measure of competition in all sectors, and substantial charter competition exists for scheduled carriers, both from within and from and to Canada.

Thus, I would strongly urge that you should build on a solid base and pursue in a pragmatic manner the objectives set out in the policy proposal. I caution against succumbing to the temptation of exciting but risky experiments. This is surely not in the interests of the government, the airlines and their stockholders, nor the public.

To sum up, I believe changes must come. Air transport is still an evolving industry, but I suggest that for Canada these steps in liberalization should be not baby steps and not giant steps, we should take it easy.

Thank you, sir.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Johnston. Members will recall that Mr. Johnston appeared before the committee in Montreal last fall when we were doing our tour of Quebec and Ontario. You will note, of course, that having heard from Professor Stanbury and Mr. Johnston, the battle lines are becoming drawn, so we will take one step further into the battlefield and hear now from Professor Jordan.

Professor William A. Jordan (Professor of Economics, Faculty of Administrative Studies, York University): Mr. Chairman, I, too, wish to thank the committee for having me appear today.

The last two speakers have talked about the alternative policies, and I am going to try to provide some evidence about the performance effects of these alternative policies on the airlines operations.

What I have here is a series of transparencies which contrast performance characteristics of the various airlines under regulation and under deregulation, to provide the committee with some evidence of what happens when you have one or the other in operation.

What I have here now is a two-phase structure of evidence. First of all, I will be comparing the Canadian airlines under regulation, which are the two main lines and the five regional carriers, with the U.S. trunk and local service carriers for 1975 to 1978. Given the number, I have chosen only some of the trunk and local service carriers; Trans World to correspond to Air Canada in a route structure; Northwest to correspond to CP Air, again on routes; Delta, which is basically a southern carrier and has perhaps better weather situations. And then for the regional carriers, I have Allegheny, Frontier, North

[Translation]

Pour toutes ces raisons, il est plus important que jamais d'avoir une politique gouvernementale qui contienne des objectifs clairs. Malgré la fascination intellectuelle que peut engendrer le marché libre comme option politique, je ne vois rien qui me prouve que la poursuite de cet objectif soit un moyen d'améliorer le réseau de transport aérien au Canada. Il est prouvé que les Canadiens ont un réseau de transport à bon compte, de fait, à meilleur compte que les citoyens de presque n'importe quel autre pays du monde. Il y a une part raisonnable de concurrence à tous les niveaux; les transporteurs qui effectuent des vols réguliers ont une bonne part du marché d'affrètement, vers l'extérieur du Canada et vers le Canada.

Je vous incite donc fortement à construire à partir de cette base solide et à poursuivre de façon pragmatique les objectifs contenus dans la politique proposée. Je vous mets en garde contre les dangers des expériences captivantes, mais risquées. Elles ne sont sûrement pas dans l'intérêt du gouvernement, des sociétés aériennes et de leurs actionnaires, elles ne sont sûrement pas dans l'intérêt du grand public.

Donc, des changements doivent survenir. Le transport aérien est une industrie en évolution, mais le Canada ne devrait pas dépasser les bornes avec le mouvement de libéralisation.

Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Johnston. Les membres du Comité se souviennent que M. Johnston a comparu devant le Comité, à Montréal, l'automne dernier, lorsque le Comité a effectué une tournée du Québec et de l'Ontario. Après les témoignages de M. Stanbury et de M. Johnston, les positions sont claires. Voyons s'il y en a d'autres avec M. Jordan.

Professeur William A. Jordan (Économie, faculté d'administration, université York): Je tiens également à remercier le Comité de me donner l'occasion de comparaître devant lui aujourd'hui.

Les deux derniers intervenants ont parlé des politiques de rechange. Je vais essayer de voir avec vous quels pourraient être les effets de ces politiques de rechange sur le rendement des sociétés aériennes.

J'ai ici une série de diapositives qui comparent les caractéristiques de rendement des diverses sociétés aériennes sous le régime de la réglementation et sous le régime de la déréglementation. Je voudrais montrer au Comité ce qui se passe dans un cas comme dans l'autre.

Ma preuve est en deux phases. D'abord, je compare les sociétés aériennes canadiennes sous le régime de la réglementation; ce sont les deux grands transporteurs et les cinq transporteurs régionaux, avec les grands transporteurs et les transporteurs locaux américains, pour la période de 1975 à 1978. Je n'ai choisi que quelques grands transporteurs et transporteurs locaux: Trans World, aux fins de la comparaison avec Air Canada pour ce qui est des itinéraires; Northwest, aux fins de la comparaison avec CP Air, sur le plan des itinéraires encore une fois; Delta, qui est un transporteur du sud et qui jouit

[Texte]

Central, which are northern U.S. locals; and Southern, which is a southern U.S. local. Their performance, if the same or similar, is evidence that regulation acts in similar ways and that the other operating factors in the two countries are comparable.

• 1015

To contrast with those regular carriers, I have the United States intrastate carriers through 1978 which were in important respects operated under deregulation or less regulation. They had some state regulatory commissions but you had a duopoly regulation which allowed entry and price rivalry as opposed to closed entry and price control. The intrastate carriers will be contrasted with the regular carriers as an example of deregulation. I submit that the present experience in the United States is a bit premature. We are in a transition period in the United States and we are observing how they adjust to this change in policy. We will know perhaps five or ten years from now how the final adjustments are. Meanwhile, the intrastate carriers, who have been around for twenty-some odd years in some cases, give us a long-term indication of deregulation. We are going to compare fares, operating expenses and various inputs, productivity and prices.

First of all the fares. This is the fare situation as of December 31, 1978, and around that period. I chose that date, but this covers several months around that period. For those who cannot see too well, this is in the testimony so you can look at the testimony; Figure 1 on page 9 for this diagram. Here is the Canadian economy fare based upon the Air Transport Committee fare formula in effect at that time. This is the United States coach fare per mile based upon the CAB fare formula in United States cents, and then I put it in Canadian cents to give you the maximum possibility of exchange rate differences which I assert is not that great.

Overall, you can see the fare levels and structure are very similar between the United States and Canadian regulated airlines. In contrast to that, you have down here in the corner the short-haul fares, because they must operate within state boundaries, of the California intrastate carriers, which are Air California and PSA; the Texas intrastate carrier, which is Southwest Airlines and the Florida intrastate carrier, which is Air Florida—the regular fares and the night and weekday fares.

Looking vertically, because distance is an important factor, you find that the regulated fares vary from 50 per cent to 100 per cent higher than the intrastate less regulated fares for regular week day rates and for the evening and weekend. All flights in the evening and on the weekend go from 100 per cent

[Traduction]

peut-être de meilleures conditions climatiques. Pour ce qui est des transporteurs régionaux, j'ai choisi Allegheny, Frontier, North Central, des transporteurs locaux du nord des États-Unis, ainsi que Southern, un transporteur local du sud des États-Unis. Le rendement, s'il est semblable, prouve que la réglementation fonctionne de la même façon dans les deux pays et que les autres facteurs d'exploitation y sont comparables.

Pour faire contraste avec ces lignes régulières, j'ai inclus les transporteurs américains intra-État en 1978, qui, pour des points importants, fonctionnaient sous le régime de la déréglementation ou sous le régime d'une réglementation moindre. Certains États avaient des commissions de réglementation, mais les réglementations portaient de deux pôles et permettaient l'accès au marché et la concurrence des prix, par opposition à l'accès protégé et au contrôle des prix. Les transporteurs intra-État sont comparés aux transporteurs réguliers, pour montrer l'effet de la déréglementation. Je signale en passant que l'expérience n'est pas tellement avancée aux États-Unis. Nous sommes en période de transition et nous observons comment les transporteurs réagissent à la nouvelle politique. Nous ne saurons peut-être que dans 5 ou 10 ans quels doivent être les rajustements. Pour l'instant, ce sont les transporteurs intra-État, qui existent depuis quelque 20 ans dans certains cas, qui nous donnent la meilleure indication à long terme de ce que peut faire la déréglementation. Nous allons comparer les tarifs, les dépenses d'exploitation et les diverses entrées, la productivité et les prix.

D'abord, les tarifs. C'est la structure tarifaire au 31 décembre 1978, et vers cette période. J'ai choisi cette date, mais il s'agit d'une période de plusieurs mois qui tombe vers cette époque. Pour ceux qui ne voient pas très bien l'écran, je signale que la même chose se trouve dans le mémoire que j'ai déposé; c'est le tableau I, à la page 9. Ici, c'est une classe économique canadienne selon la structure tarifaire du comité des transports aériens en vigueur à l'époque. Ici, c'est une classe économique américaine selon la structure tarifaire de la CAB, par mille, d'abord en cents américains, ensuite en cents canadiens, pour tenir compte au maximum des différences, qui ne sont d'ailleurs pas si grandes.

De façon générale, vous pouvez constater que les tarifs et les structures sont à peu près semblables aux États-Unis et au Canada pour les sociétés aériennes réglementées. Par opposition, vous avez ici les tarifs pour les voyages courts, du fait qu'ils sont intra-État, effectués par Air California et PSA; vous avez le transporteur intra-État, au Texas, *Southwest Airlines*, et le transporteur intra-État de la Floride, qui est Air Florida, les tarifs réguliers et les tarifs de nuit et en semaine.

En suivant la ligne verticale, car la distance est un facteur important, vous pouvez constater que les tarifs réglementés sont de 50 à 100 p. 100 plus élevés que les tarifs intra-État, moins réglementés en semaine, le soir et le week-end. Tous les vols en soirée et au cours du week-end sont de 100 à 180 p. 100

[Text]

to 180 per cent higher under regulation. So regulation is associated with a large impact on fares.

The next consideration is operating expenses. By the way, just to give a little bit of history, there is no change—it is from 1966 through 1975 in the same basic structure and comparison, so I do not have a one-year aberration. On operating expenses, we have this evidence. These are operating expenses per revenue-ton-mile compared with average system trip length—passenger trip length. You can see that, as you have a longer distance, the operating expenses for RTM goes down. So, if you just look at these numbers without taking into account the distance, you get chop suey. Distance is an important factor important effect and, indeed, the regression between the federally regulated airlines in distance is 0.865; 86.5 per cent of the differences in fares for expenses for RTM is associated with distance. In contrast you have the intrastate carriers, Air Florida, PSA, Air California and Southwest. They are much below particularly these three largest intrastate carriers, in terms of 31 to 53 per cent below the operating expenses, the trendline, for the federally regulated airlines. Indeed, you can see why they have low fares; they have low operating expenses per RTM to go with their low fares.

• 1020

Now, low fares and low operating expenses indicate that the profits should be similar, and we find this is indeed the case. I am sorry, I have lots of numbers here, but ignore most of them. We will just point to a few highlights.

If low fares mean losses and high fares mean profits, you would expect that the regulated carriers, mainline, Air Canada, trunk and so on, would have high profits, and the intrastate carriers would have low profits. This is not the case. You will see this by our operating ratios, which are expenses divided by revenues. Low percentages in the case of Southwest Air, 76.1 per cent for a four-year average, means high profits. You have low expenses and relatively high revenues, 36.1. You will find that Southwest, a low-fare carrier, had high profits; Northwest, a high-fare carrier, had high profits; and North Central, another high-fare carrier, had high profits. On the other hand, Air Florida, a low-fare carrier, had losses in the four-year period; Eastern Provincial, a high-fare carrier, had losses; Trans World, a high-fare carrier, in essence had losses.

So fare and profits are not related. A low-fare carrier can have profits and a high-fare carrier can have losses, and vice versa. There is no relationship between fare level and profit, and you can see this because the operating expenses also differ.

Okay, let us break this down now into various components: what is the underlying basis of these operating expense numbers? I took the labour expenses and fuel expenses during

[Translation]

plus cher sous le régime de la réglementation. La réglementation a donc un impact considérable sur les tarifs.

Viennent ensuite les dépenses d'exploitation. Je vous signale en passant que c'est la même chose de 1966 à 1975. Il ne s'agit pas d'un phénomène inexplicable une année en particulier. Il s'agit des dépenses d'exploitation pour le revenu par tonne-mille, comparativement à la longueur moyenne des vols. Vous pouvez constater que plus les distances sont grandes, moins sont élevées les dépenses d'exploitation par RTM. Si vous ne tenez pas compte des distances, vous n'avez qu'un mélange pêle-mêle de chiffres. La distance est un facteur important; la régression entre les lignes soumises à la réglementation fédérale, en distance, est de 0.865; 86.5 p. 100 des différences dans les tarifs pour les dépenses associées au RTM sont dues à la distance. Par opposition, vous avez les transporteurs intra-État, Air Florida, PSA, Air California et *Southwest*. Les dépenses d'exploitation de ces transporteurs, surtout les trois plus importants, sont de 31 à 53 p. 100 plus basses en moyenne que celles des lignes soumises à la réglementation fédérale. Vous pouvez voir pourquoi ils ont des tarifs peu élevés; ils ont également des dépenses d'exploitation peu élevées par RTM.

Les tarifs peu élevés correspondant à des dépenses d'exploitation peu élevées, les profits devraient être à peu près les mêmes. Nous pouvons constater que c'est le cas. Je m'excuse pour tous ces chiffres. Vous pouvez ignorer la plupart d'entre eux. Je vais insister seulement sur les plus importants.

Si les tarifs peu élevés signifient des pertes et si les tarifs élevés signifient des profits, il faudrait s'attendre de la part des principaux transporteurs, Air Canada et les autres, à des profits élevés, et de la part des transporteurs intra-État, à des profits peu élevés. Ce n'est pas ce qui se produit, cependant. Vous pouvez le voir avec les ratios d'exploitation, qui sont les dépenses divisées par les revenus. Des pourcentages peu élevés dans le cas de Southwest Air, 76.1 p. 100 en moyenne sur quatre ans, se traduisent par des profits élevés. Les dépenses sont réduites et les revenus assez bons, 36.1. Southwest, un transporteur qui a des tarifs peu élevés, a des profits élevés; Northwest, un transporteur qui a des tarifs élevés, a également des profits élevés; et c'est la même chose pour North Central. En revanche, Air Florida, un transporteur qui a des tarifs peu élevés, a subi des pertes au cours de cette période de quatre ans; Eastern Provincial, qui a également des tarifs élevés, a éprouvé des pertes; il en a été de même avec Trans World, aussi un transporteur qui a des tarifs élevés.

Il faut donc en conclure qu'il n'y a pas de lien entre les tarifs et les profits. Un transporteur qui a des tarifs peu élevés peut avoir des profits élevés et un transporteur qui a des tarifs élevés peut subir des pertes; l'inverse est vrai. Il n'y a pas de rapport entre le niveau des tarifs et celui des profits. C'est d'autant plus vrai que les dépenses d'exploitation diffèrent.

Je vais maintenant essayer de voir les divers éléments qui entrent dans le calcul de ces dépenses d'exploitation. J'ai pris les frais de main-d'oeuvre et les frais de carburant pour cette

[Texte]

these periods, and labour expenses accounted for around 39 per cent of total operating expenses, while fuel accounted for 21 per cent. So in total, roughly 60 per cent of the operating expenses accounted for those two important inputs, labour and fuel.

Let us look at labour first. Labour can be influenced by two factors, the first being the matter of utilization: how much output you get per unit of labour input. Here is the evidence on that. Again, here are the heavily regulated airlines—the dots are Canadian, the crosses are U.S.—and again they cluster around a trendline; and that trendline, with distance, accounts for 84 per cent of the variation in operating for every ten miles per employee. So there is a very close relationship amongst the regulated airlines in both Canada and the U.S. in terms of employee productivity.

In contrast are the intrastate carriers: Air Florida is a bit above, PSA is well above, Air California even higher, and Southwest still higher, and they range from 17 per cent for Air Florida to 118 per cent higher than the regulated airlines for this period.

I should point out Northwest, a regulated carrier, which is at 144, which is up there someplace. It is the most productive; has been for the last two decades, in this major in the U.S. It is 85 per cent above the trendline, in contrast to 118 per cent for Southwest. So one federally regulated airline is very productive and all the rest are consistent, while all but one of the intrastate carriers had high employee productivity.

The other factor in labour expenses is labour payments. We find that the U.S. trunk carriers in this sample or this group—I should say selection, not sample—paid an average of \$30,000 per year in 1978; the U.S. local service carriers, an average per employee of \$27,500; the Canadian mainline, \$25,000 per employee, which is 17 per cent lower than the trunk; the Canadian regionals, \$22,000, which is 26 per cent lower than the trunks; and these, by the way, are not adjusted for exchange rate differences. We can get into that later, if you wish. Finally, the U.S. intrastate carriers, again \$22,000—very similar to the Canadian regional carriers in their average payments.

• 1025

The conclusion is that the Canadian carriers pay less than their U.S. counterparts, around 17 to 20 per cent less, while the intrastate carriers under deregulation pay around 25 per cent less than the trunk carriers.

In terms of employee payment, you take the productivity and the payment and put them together for overall employee payments per revenue-ton-mile. Again, you have what is now becoming a similar pattern: you find that the federally regulat-

[Traduction]

période; les frais de main-d'oeuvre se sont élevés à 39 p. 100 du total et les frais de carburant à 21 p. 100. Donc, environ 60 p. 100 des dépenses d'exploitation sont dues aux éléments important que constituent la main-d'oeuvre et le carburant.

D'abord, la main-d'oeuvre. La main-d'oeuvre peut être influencée par deux facteurs, le premier étant la façon dont elle est utilisée. Je donne les chiffres sur le rendement des employés. Pour ce qui est des lignes aériennes soumises à une forte réglementation—les points représentent les lignes canadiennes, et les croix, les lignes américaines—elles ne s'écartent pas tellement de la tendance; la variation est de 84 p. 100 par dix milles par employé. Le rendement des employés chez les lignes aériennes soumises à la réglementation au Canada et aux États-Unis est donc assez rapproché.

Les transporteurs intra-État, maintenant: Air Florida est un peu plus haut, PSA beaucoup plus haut, Air California plus encore, Southwest, plus haut encore; la marge va de 17 p. 100 dans le cas d'Air Florida à 118 p. 100 plus haut que le chiffre pour les lignes aériennes réglementées au cours de la même période.

Je me dois de signaler Northwest, un transporteur réglementé, qui atteint le chiffre de 144. C'est le plus efficace chez les transporteurs principaux aux États-Unis; il l'est depuis deux décennies. C'est 85 p. 100 plus élevé que la ligne de tendance, par comparaison à 118 p. 100 pour Southwest, par exemple. Donc, une ligne aérienne soumise à la réglementation fédérale est très efficace, les autres étant dans la moyenne, alors que tous les transporteurs intra-État, sauf un, sont très efficaces pour ce qui est du rendement de leurs employés.

L'autre facteur qui influe sur les frais de main-d'oeuvre est le traitement. Au sein de cet échantillonnage, ou plutôt au sein de ce groupe, les transporteurs principaux américains ont versé des salaires annuels moyens de \$30,000 en 1978; pour les transporteurs locaux américains, la moyenne par employé a été de \$27,500. Les transporteurs principaux canadiens ont versé \$25,000 par employé, 17 p. 100 de moins que les transporteurs principaux américains; les transporteurs régionaux canadiens ont versé \$22,000, 26 p. 100 de moins que les transporteurs principaux américains. Il n'est pas tenu compte du taux de change dans ces chiffres. Nous pourrions y revenir plus tard, si vous le désirez. Enfin, les transporteurs intra-État américains ont versé des salaires de \$22,000, à peu près ce qu'ont versé les transporteurs régionaux canadiens.

La conclusion est que les transporteurs canadiens paient moins que leurs homologues américains, environ 17 à 20 p. 100 de moins, tandis que les transporteurs à l'intérieur d'un État, qui ne sont pas assujettis à la réglementation, paient environ un quart de moins que les transporteurs qui assurent les trajets sur les lignes principales.

En ce qui concerne le salaire des employés, on met ensemble la productivité et le salaire pour le paiement global des employés par revenu par tonne-mille. Là encore, on retrouve un schéma qui devient semblable; on constate que les lignes

[Text]

ed airlines cluster around the trend line, and here we have R square 0.865, 86.5 per cent of the changes of employee payments for RTM associated with distance, the remainder with other factors. The intrastate carriers are all very low. Air Florida is away down because of its low payment. They range from 38.9 per cent below the trend line to 65 per cent below the trend line, very low employee expenses per revenue-ton-mile. So the pattern, as I say, is here: high for the federally regulated, low for the, roughly, deregulation situation.

The conclusion is that the Canadian carriers, especially the regionals, because of their low salaries, fall below the trend line while the larger carriers fall above, basically, because in the Canadian regionals, the Canadian carriers have somewhat of an advantage in employee payments per RTM and intrastate carriers have a very decided advantage in that factor.

Turning now to fuel, we find that in fuel prices, the differences between carrier size is very, very small. The intrastate carriers paid about 2 per cent more for fuel prices than the large trunk carriers; small carriers versus large carriers, the difference is 2 per cent. The local service carriers pay 1 per cent more than the trunk carriers.

In Canada we have larger differences. Between two mainline carriers and regional carriers, it is 7 to 10 per cent higher for the regional carriers due, in part, I would suggest, to northern operations of the regional carriers.

There are large intercountry differences. The Canadian mainline—Table 4 of page 26 of the brief—range from around 15 to 20 per cent. There is one year, 1975, in which Air Canada used a somewhat lower grade of fuel, a Grade B fuel, then Trans World had a small difference. But, basically speaking, they are 15 to 20 per cent higher than the comparable carriers in the U.S.; this is fuel prices adjusted for exchange rates for foreign fuels.

Regional carriers range from 15-16 per cent to 43 per cent higher. The big difference is intercountry, but it turns out that these big differences are due primarily to the Canadian federal sales tax and higher airport fees. The fuel prices paid to the fuel companies range from around 5 per cent—0 per cent to 5 per cent—for the mainline carriers and Transair paid less, the other carriers paid as high as 24 per cent more. But fuel, taxes and airport charges made an important difference on the fuel prices.

[Translation]

aériennes sous réglementation fédérale se regroupent autour de la ligne de la tendance, et là, nous avons R carré 0.865, 86.5 p. 100 des changements des salaires des employés pour le RTM associé à la distance, le reste concernant d'autres facteurs. Les transporteurs fonctionnant à l'intérieur des États ont tous des résultats très faibles. C'est toujours le cas de Air Florida, dont les traitements sont très bas. Ils se situent entre 38.9 p. 100 et 65 p. 100 au-dessous de la ligne de la tendance, avec des dépenses par employé qui sont très faibles par rapport au revenu par tonne-mille. Voilà donc la tendance ici: haute pour les transporteurs assujettis à la réglementation fédérale, et basse, grosso modo, pour les transporteurs non réglementés.

La conclusion est que les transporteurs canadiens, et surtout les transporteurs régionaux, se situent au-dessous de la ligne de la tendance, à cause de leurs salaires peu élevés, tandis que les transporteurs plus importants se situent au-dessus de la ligne, car, essentiellement, parmi les transporteurs canadiens régionaux, les transporteurs canadiens ont un avantage en ce qui concerne les salaires des employés par RTM, et les transporteurs à l'intérieur d'un État ont un avantage très net à cet égard.

En ce qui concerne le carburant, on constate que les différences de prix par rapport à l'importance du transporteur sont très, très minimes. Les transporteurs à l'intérieur d'un État ont payé environ 2 p. 100 de plus pour le prix du carburant que les grands transporteurs des lignes principales. Pour les petits transporteurs, par rapport aux grands transporteurs, la différence est de 2 p. 100. Les transporteurs locaux paient 1 p. 100 de plus que les transporteurs des lignes principales.

Au Canada, il existe de plus grandes différences. Entre deux transporteurs de ligne principale et transporteurs régionaux, le prix est de 7 p. 100 plus élevé pour les transporteurs régionaux, étant donné, selon moi, qu'ils desservent des régions dans le Nord.

Il existe de grandes différences d'un pays à l'autre. Les opérations de lignes principales, au Canada—tableau 4 de la page 26 du mémoire—se situent entre 15 et 20 p. 100. En 1975, Air Canada a utilisé un carburant de qualité inférieure, de qualité B, et là, il existait une petite différence par rapport à *Trans World*. Mais dans l'ensemble, les prix sont de 15 à 20 p. 100 plus élevés que ceux des transporteurs comparables aux États-Unis; il s'agit du prix des carburants rajusté pour le taux de change concernant les carburants étrangers.

En ce qui concerne les transporteurs régionaux, les prix sont plus élevés, dans l'ordre de 15-16 à 43 p. 100. La grande différence tient au changement d'un pays à l'autre, mais en fait, ces grandes différences sont principalement dues à la taxe fédérale de vente que perçoit le Canada et à des droits d'aéroport plus élevés. Les prix du carburant payés aux compagnies pétrolières se situent autour de 5 p. 100—de 0 à 5 p. 100—pour les transporteurs des lignes principales, et Transair a payé moins, les autres transporteurs payant jusqu'à 24 p. 100 de plus. Mais le carburant, les taxes et les droits d'aéroport ont constitué une importante différence pour les prix du carburant.

[Texte]

Going into productivity fuel, the pattern, here again, is comparable productivity for the federally regulated carriers and higher productivity for the intrastate carriers. And putting the prices and utilization together, we find average fuel expenses very comparable for the federally regulated carriers; the intrastate carriers, plus one or two—this is Frontier airlines—low fuel prices per RTM. So on both labour and fuel, we find that, under regulation, expenses per RTM are high and under deregulation equivalent they are relatively low per revenue-ton-mile.

• 1030

Taking this together, the basic summary of performance differences is that the federally regulated Canadian and U.S. carriers are indeed similar in major operating characteristics; that relative to the U.S. intrastate carriers, they had higher fares and prices; they had higher operating, for instance, per RTM, and they had normal profits, both intrastate and regulated carriers. We find also that factors such as weather and population have no impact on these differences. We did a very careful study of that and we found no impact of weather or population on these observed differences. There is no difference between countries; Canada and the U.S. they are very similar except for differences in employment payment and the fuel prices, which balanced off. Based upon this evidence we have the following predictions.

If we adopt Transport Canada's policy proposal, which maintains regulation, we can predict in the future the maintenance of high fare levels; a complicated fare structure with considerable price discrimination through promotional fares and high service quality with substantial carrier co-operation. There will also be high operating costs and expenses; lower employee productivity and lower employee salaries and benefits; no increase in the number of carriers and perhaps some decrease through merger and normal profits.

In contrast, if you have a policy of deregulation, you would find the regular economy fares appreciably lower, as much as 50 per cent lower, than they would be under regulation; a simple fare structure; very few promotional fares; very little price discrimination. Service quality would decline, that is very clear—a lower level of service quality. There would be less inter-carrier co-operation; operating costs would be much lower; employee productivity increased and lower salaries for the employees. There would be more airlines—each one more specialized. The service to small communities would be very extensive because of lower operating expenses. It means you

[Traduction]

En ce qui concerne la productivité du carburant, là encore, la situation est une productivité comparable pour les transporteurs assujettis à la réglementation fédérale et une plus grande productivité pour les transporteurs à l'intérieur d'un État. En ajoutant les prix et l'utilisation, on constate que les dépenses moyennes de carburant sont très comparables pour les transporteurs assujettis à la réglementation fédérale; les transporteurs à l'intérieur d'un État, plus un ou deux autres transporteurs—celui-ci étant les lignes aériennes *Frontier*—ont des prix de carburant peu élevés par RTM. Par conséquent, à propos des salaires et du carburant, on constate que dans le cas des lignes réglementées, les dépenses par RTM sont élevées, alors que dans le cas de la déréglementation, elles sont relativement peu élevées par revenu-tonne-mille.

Bref, fondamentalement, les différences de performance indiquent que les transporteurs canadiens et américains assujettis à une réglementation fédérale ont dans l'ensemble les mêmes caractéristiques de fonctionnement; par rapport aux transporteurs américains à l'intérieur d'un État, leurs équivalents canadiens ont des tarifs et des prix plus élevés; leur exploitation par RTM, par exemple, est plus élevée, leurs profits étant normaux, aussi bien pour les transporteurs à l'intérieur des États que pour les transporteurs réglementés. Nous avons aussi constaté que des facteurs comme la météorologie et la population n'ont pas de répercussions sur ces différences. Nous avons fait une étude très approfondie de ces aspects, et ils n'influent pas sur les différences que nous avons observées. Il n'y a pas de différence d'un pays à l'autre; le Canada et les États-Unis sont très semblables, à part des différences quant aux salaires des employés et aux prix du carburant, qui neutralisent les différences. En nous basant sur ces conclusions, nous avons fait les prévisions suivantes.

Si nous adoptons la proposition de politique de Transports Canada, qui est en faveur du maintien de la réglementation, nous pouvons prévoir que les niveaux des tarifs resteront élevés à l'avenir; il y aura une structure de prix compliquée, avec une très grande discrimination dans ce domaine, faite au moyen de tarifs publicitaires, et en raison d'une très grande qualité de services, avec une forte coopération des transporteurs. De plus, les coûts et les dépenses d'exploitation seront élevés; la productivité des employés diminuera, de même que leurs salaires et leurs avantages sociaux; le nombre des transporteurs n'augmentera pas, et il diminuera peut-être, en raison de fusions, et compte tenu des profits normaux.

Par opposition, avec une politique de déréglementation, les tarifs de la classe touriste seront beaucoup plus bas, jusqu'à 50 p. 100 de moins que dans le cas de la réglementation; la structure des prix sera simple, il y aura très peu de tarifs publicitaires et la discrimination des prix sera très minime. La qualité du service diminuera, c'est évident. La coopération entre les transporteurs sera moindre, et les coûts d'exploitation seront beaucoup moins élevés; la productivité des employés augmentera et leurs salaires diminueront. Il y aura davantage de lignes aériennes, chacune étant plus spécialisée. Le service assuré aux petites agglomérations sera plus développé, en

[Text]

could serve them at lower costs and therefore existing revenues would cover equal or larger services. Charter service would decline substantially and the profits would again be normal—no particular difference in profits.

Thank you, Mr. Chairman, for your time.

The Chairman: Thank you very much, Professor Jordan. It is interesting to get some predictions.

Now, for the last of our panelists this morning, Professor Baldwin.

Professor J.R. Baldwin (Associate Professor of Economics, Department of Economics, Queen's University, Kingston, Ontario): Thank you very much. I am the author of a book on the airline industry in Canada entitled *The Regulatory Agency and the Public Corporation: The Canadian Air Transport Industry*, and it contains a study of the evolution of public policy and its effects upon the performance of the Canadian airline industry for the period from about 1936 to 1970. I believe some of the findings of this study are relevant to the matter before this committee; that is, whether to accept or to modify the Department of Transport's proposed domestic air carrier policy.

My study was aimed primarily at answering the question: What features of the regulatory process determine the performance of the industry? The answer I found is that the industry's performance was shaped first and foremost in this country by the existence of a Crown airline rather than by the behaviour of a regulatory agency. The Crown airline acted so as to provide a greater equality of service and prices across this nation than a freely operating market would have provided—services and prices which tended to be more equal than that which developed in the United States under the aegis of an independent regulatory agency.

In effect, if you will, this is simply another manifestation of the greater willingness that has existed in this country in a number of areas to have the federal government establish a strong national presence in order to aid some sort of regional equality in various measures.

The study also examined the role of the regulatory agency in Canada. The regulatory agency was relegated during this time to primarily overseeing the emergence of a set of second-level or regional airlines as we now call them. The evolution of these carriers was the result, not as I interpreted of an attempt to introduce competition to the the mainline carriers by the regulatory agency, though that of course was a by-product, but of an attempt to redirect to the regionals some of the mainline profits that the trunks were using to subsidize their less profitable routes so that these second-level airlines could expand their own regional route systems.

[Translation]

raison de la diminution des frais d'exploitation. En effet, on pourrait les desservir à moindre coût, et par conséquent, les recettes existantes couvriraient un nombre de services égal, sinon plus grand. Le service des vols d'affrètement diminuera notablement, et les profits seront à nouveau normaux, sans grandes différences.

Je vous remercie, monsieur le président, de m'avoir accordé tout ce temps.

Le président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Jordan. Il est intéressant d'avoir quelques prévisions.

Maintenant, monsieur Baldwin, le dernier de nos invités de ce matin.

M. J. R. Baldwin (professeur associé d'économie, département d'économie politique, université Queen's, Kingston, Ontario): Je vous remercie beaucoup. Je suis l'auteur d'un livre sur le secteur des lignes aériennes au Canada, intitulé: *The Regulatory Agency and the Public Corporation: The Canadian Air Transport Industry*, et il présente une étude de l'évolution des politiques concernant ce secteur, et leurs répercussions sur la performance de l'industrie canadienne des lignes aériennes de 1936 à 1970. Je pense que certaines des conclusions de cette étude sont pertinentes pour la question dont ce Comité est saisi; à savoir s'il y a lieu d'accepter ou de modifier le projet de politique du ministère des Transports concernant les transporteurs desservant des lignes aériennes intérieures.

Dans mon étude, j'ai essentiellement cherché à répondre à la question suivante: quels éléments de la réglementation déterminent le rendement de l'industrie? La réponse à laquelle je suis parvenu est qu'au Canada, ce rendement est avant tout déterminé par l'existence d'une ligne aérienne de la Couronne plutôt que par le comportement d'un organisme de réglementation. Une ligne aérienne de la Couronne a davantage réussi à offrir une plus grande égalité de services et de prix, dans l'ensemble du pays, que ne le ferait un marché libre—ainsi, les services et les prix ont eu tendance à être plus semblables que ceux qui existent aux États-Unis, compte tenu de l'existence d'un organisme de réglementation indépendant.

En effet, c'est en quelque sorte une autre manifestation de la plus grande volonté qui existe dans notre pays, dans un certain nombre de domaines, de laisser le gouvernement fédéral établir une forte présence nationale pour contribuer, à divers degrés, à une égalité entre les régions.

Mon étude a aussi examiné le rôle des organismes de réglementation au Canada. Pendant la période que j'ai examinée, ils se sont limités à contrôler l'émergence d'un groupe de lignes aériennes moins prestigieuses, ou régionales. L'évolution de ces transporteurs découlait, non pas, comme je l'ai interprété, d'une tentative de l'organisme de réglementation de susciter une concurrence envers les transporteurs des lignes principales, encore que c'était là, naturellement, un résultat secondaire, mais d'une tentative visant à redistribuer aux transporteurs régionaux certains des profits que les transporteurs des lignes principales utilisaient pour subventionner leurs

[Texte]

The evolution of domestic aviation policy—

The Chairman: Professor Baldwin, could I ask you to go just a bit slower, please, because the translators are having difficulty keeping up.

Professor Baldwin: Certainly, I am sorry.

The evolution of the domestic aviation policy, I believe, should be best interpreted as a struggle by Air Canada, CP Air and the regionals for the lucrative main line routes, each promising the government that the profits earned thereon would be used to subsidize services that could be regarded as in the national interest

• 1035

The changes in policy that were announced—CP Air's introduction into the mainline system in the late 1950s; its expanded role in the early 1970s; and the regional aviation policy of the mid-1960s—were sometimes accompanied by claims that competition was being enhanced. My study suggests that at the time the results of this policy were indeed perverse; that is, they actually led to increased prices relative to costs. In effect, the government began to impose greater and greater burdens upon the mainline system to cross-subsidize other routes. It is exactly this intemperate use of taxation powers that has led to regulation breaking down elsewhere. Indeed, one can point to the Canadian railway industry and our deregulation in the late 1960s as such an example.

My study also provided, though it was not intended to do so initially, a contrast between the Canadian and the American approach to government intervention, thereby permitting an evaluation of the relative merits of the two systems. The American regulatory system, as I am sure you have been told over and over during the post-war period, was characterized by entry control, strong regulatory resistance to price competition, and little control over carrier competition with regard to service competition. As technological improvements decreased costs, prices did not fall as fast as costs; an oligopolistic competition among the existing trunk carriers in the States pushed costs up to prices by driving load factors down below the optimum. As a result, by the early 1970s, economists were claiming that fares were probably 50 to 100 per cent too high—too high especially on long-haul routes but, also, on dense, short-haul routes.

In my own work, using a similar methodology to permit ready comparison with U.S. results suggests the Canadian system did not equate prices with costs, but it was much less distorted than the American. I should like to stress the reason for this difference. When regulation in its broadest sense is being used to tax consumers for social purposes, which is what

[Traduction]

trajets les moins rentables, afin que ces transporteurs moins prestigieux puissent étendre leurs propres réseaux régionaux.

L'évolution d'une politique quant à l'aviation intérieure...

Le président: Monsieur Baldwin, puis-je vous demander de ne pas aller si vite, s'il vous plaît, parce que les interprètes ont du mal à vous suivre.

Professeur Baldwin: Certainement, je suis désolé.

Il me semble que l'évolution d'une politique concernant l'aviation intérieure doit être interprétée comme une lutte entre Air Canada, CP Air et les transporteurs régionaux, pour obtenir les principaux réseaux lucratifs, chacune de ces compagnies promettant au gouvernement que les profits qu'elles en retireraient seraient utilisés pour subventionner des services pouvant être considérés comme desservant l'intérêt national.

Les changements de politique annoncés—l'introduction de CP Air dans le réseau des lignes principales, à la fin des années 50, l'expansion de son rôle au début des années 70 et la politique concernant l'aviation régionale au milieu des années 60—s'accompagnaient parfois de l'affirmation selon laquelle on augmentait la concurrence. Mon étude indique qu'à l'époque, les résultats de cette politique étaient néfastes; elle a entraîné une augmentation des prix par rapport aux coûts. Le gouvernement a en fait commencé à imposer une charge de plus en plus grande au réseau des lignes principales, pour subventionner par là d'autres routes. C'est justement cet usage excessif des pouvoirs d'imposition qui a fait que les règlements n'ont pas pu tenir ailleurs. On peut citer comme exemple à cet égard l'industrie canadienne des chemins de fer et notre déréglementation à la fin des années 60.

Mon étude a aussi permis d'établir, bien que ce n'était pas mon objectif initial, une opposition entre la façon dont le Canada et les États-Unis envisagent l'ingérence du gouvernement, ce qui m'a permis d'évaluer les mérites relatifs des deux systèmes. Comme on vous l'a sans doute dit à bien des reprises, après la guerre, le système américain de réglementation était caractérisé par un contrôle de l'accès, une résistance très forte à la concurrence des prix, et un contrôle minime de la concurrence entre les transporteurs pour ce qui est des services offerts. Les progrès technologiques ont diminué les coûts, mais les prix n'ont pas baissé au même rythme; une concurrence oligopolistique entre les transporteurs desservant les lignes principales, aux États-Unis, a poussé les coûts jusqu'au niveau des prix, en poussant les facteurs de charge à un niveau inférieur au niveau optimum. La conséquence fut qu'au début des années 70, les économistes estimaient que les tarifs étaient probablement trop élevés de 50 p. 100, trop élevés sur les longs trajets, mais aussi sur les trajets plus courts et achalandés.

Dans mon étude, l'utilisation d'une méthode semblable, pour pouvoir établir une comparaison avec les résultats des États-Unis, indique que le système canadien ne situait pas les prix au même niveau que les coûts, et la différence était beaucoup moins grande qu'aux États-Unis. Je voudrais insister sur la raison d'être de cette différence. Lorsque la réglementation,

[Text]

we often refer to as cross-subsidization, I believe that a Crown corporation is probably the more efficient vehicle to accomplish this in many circumstances.

Regulatory agencies of the American type have two major shortcomings. First, they have to engage in strategic games with private companies—companies which are inclined to expropriate part of the surplus meant for cross-subsidization. This problem is essentially a failure of the implicit contractual agreements made by regulatory agencies and companies in the private sector. Incidentally, I found the same failure in Canada when the regulatory agency attempted to use subsidies to develop the regional carriers. One chapter of my book deals with the failure of the CTC Regional Carrier Subsidy Program.

The second problem that the American regulatory agency had, and which is endemic to many regulatory agencies, is its inability to adapt to changing circumstances—the changing nature of the cost structure of the airline industry. With Air Canada effectively in the dominant position in Canada and with much better knowledge of costs—at least my interpretation is because of much better knowledge of costs—prices will move more closely to the cost structure than in the United States.

Now I think there are two lessons to be drawn from the study. First of all, regulation can have varying results. It is unsatisfactory to point to the U.S. experience and, therefore, to condemn regulation per se. Second, marginal changes in the regulatory system that are billed as pro-competitive need not be so. Putting more than two airlines on a route, but requiring traffic-sharing as was done in both regional and mainline routes in Canada, does not produce more “competitive” results. More importantly, informing each competitor of exactly how many others can compete, when that number is finite and small, will not lead to the same competitive pressures as if entry were free. Professor Stanbury has already emphasized that point.

The period covered by my study ended in the early 1970s and, since that time, the structure of the Canadian industry has changed markedly. Air Canada is no longer in the same dominant position in the domestic market, nor can it add routes freely. While the regionals have grown, they are becoming more or less creatures of Crown interests—PWA owned outright by one province, Quebecair with provincial minority interest, and Nordair which is now a subsidiary of Air Canada, and so on.

I started my research in the Canadian aviation industry when I became convinced that a theory of the Crown corporation was needed to understand the performance of the Canadian airline industry. I am quite convinced now that if the

[Translation]

dans son sens le plus large, est utilisée pour imposer les consommateurs à des fins sociales, ce qui correspond à ce que nous qualifions souvent d'interfinancement, j'estime qu'une société de la Couronne constitue probablement le meilleur moyen de parvenir à cette fin, dans bien des circonstances.

Les organismes de réglementation de type américain présentent deux grandes failles. Tout d'abord, ils doivent se livrer à des jeux stratégiques avec des sociétés privées—des sociétés qui ont tendance à exproprier une partie des excédents prévus pour l'interfinancement. Ce problème tient essentiellement au fait que les accords contractuels implicites conclus entre les organismes de réglementation et les sociétés privées ne tiennent pas. À cet égard, j'ai constaté la même situation au Canada lorsque les organismes de réglementation essaient d'utiliser des subventions pour aider les transporteurs régionaux. L'un des chapitres de mon livre traite des échecs du programme de subventions aux transporteurs régionaux de la CCT.

Le deuxième problème qui se pose dans les organismes américains de réglementation, et qui est caractéristique de bien des organismes de ce genre, c'est leur incapacité de s'adapter aux changements de circonstances, et en particulier l'évolution de la structure des coûts dans l'industrie des lignes aériennes. Avec Air Canada occupant une position dominante au Canada, et avec une bien meilleure connaissance des coûts—du moins, mon interprétation attribue-t-elle un rôle essentiel à ce dernier facteur—les prix se situeront beaucoup plus près de la structure des coûts qu'aux États-Unis.

Il me semble qu'il y a deux leçons à tirer de cette étude. Tout d'abord, les règlements peuvent avoir des résultats divers. Il n'est pas utile de citer l'expérience des États-Unis pour condamner les règlements en soi. En second lieu, les changements marginaux du système de réglementation, qui sont annoncés comme jouant en faveur de la concurrence, ne le sont pas nécessairement. Situer plus de deux lignes aériennes sur un trajet, mais exiger une répartition du trafic comme on l'a fait pour les routes régionales et principales, au Canada, ne produit pas de résultats plus concurrentiels. Chose plus importante encore, informer chaque transporteur du nombre exact des autres concurrents autorisés, lorsque ce nombre est fini et limité, ne crée pas une concurrence aussi forte que si l'accès était libre. Le professeur Stanbury a déjà souligné cet aspect.

La période visée par mon étude se terminait au début des années 70, et depuis cette époque, la structure de l'industrie canadienne a beaucoup changé. Air Canada n'a plus la même position dominante sur le marché intérieur, et elle ne peut pas non plus ajouter librement des réseaux. Les transporteurs régionaux se sont développés, mais ils relèvent plus ou moins d'intérêts de la Couronne—une province est carrément propriétaire de PWA, une autre a des intérêts minoritaires dans Québecair, Nordair est actuellement une filiale d'Air Canada, et ainsi de suite.

J'ai commencé mes recherches dans l'industrie de l'aviation canadienne lorsque je fus convaincu qu'il fallait une théorie sur les sociétés de la Couronne pour comprendre le rendement de nos lignes aériennes commerciales. Je suis maintenant con-

[Texte]

regulatory structure remains the same in this country—certainly if the proposed policy of the Department of Transport is accepted—in the future, if we are going to understand or to predict what will happen, we are going to need a theory of competition among Crown entities, with CP Air thrown in, and perhaps Wardair.

• 1040

It is my belief that when one carefully considers the evolution that has occurred in the last 10 years, there is some cause for anxiety. First, the regional carriers, more than before, will have non-economic objectives set for them by their provincial owners. On the one hand this will mean fewer attempts at innovation. Certainly the regionals' performance has been poor in this area compared with that of the U.S. interstate carriers, although of course one has to recognize the constraints that have been imposed upon them by the regulatory agency. On the other hand, I think it will mean national and regional interests will increasingly clash over aviation policy. But this is just another manifestation of the problem the federal government faces in a number of areas as a result of withdrawing from certain national areas and allowing regional governments to step in and fill the vacuum. Although it did not intend this to develop in the aviation industry, this has been or will become the result of this policy.

My second reason for anxiety is the fact that the Canadian regulatory system, with the changes that have occurred in the last decade, now exhibits characteristics very similar to those that led to the breakdown of the regulatory system in the United States. The entire industry is subject to the authority of the regulatory agency. Firms are guaranteed protective positions at different levels. I think this system promises to develop the same type of rigidities that came to dominate the U.S. system.

When firms must have regulatory approval before new services are implemented, the process of innovation slows down. When firms are restricted in their roles, main-line as opposed to regional, the regulatory agency must necessarily tend to resist innovative changes that would change the status of a carrier. Ironically, the regulatory agency tends to stifle competition when there are only a small number of carriers, feeling that one will run the other out and that competition will ultimately disappear. Competition becomes stifled in the name of stimulating competition: an ironic result.

It is this contradiction that a well designed regulatory policy must strive to overcome. I think we would overcome it very quickly if we deregulated our industry; and there are others who would claim we should do this. I choose not to do so not because I believe deregulation would not have certain beneficial effects; though I believe the magnitude of those benefits

[Traduction]

vaincu que si la structure de réglementation reste la même au Canada—ce qui sera certainement le cas si le projet de politique du ministère des Transports est adopté—à l'avenir, pour comprendre ou prévoir ce qui se passera, il nous faudra une théorie de la concurrence entre les organismes de la Couronne, avec CP Air, et peut-être Wardair, entre autres.

J'estime que lorsqu'on examine soigneusement l'évolution des choses depuis dix ans, on a des raisons de se préoccuper. Tout d'abord, plus qu'autrefois, les transporteurs régionaux se verront dicter des objectifs non économiques par leurs propriétaires provinciaux. D'une part, cela signifiera un effort moindre quant à l'innovation. De toute évidence, la performance des transporteurs régionaux a été médiocre dans ce domaine par rapport à celle des transporteurs américains inter-États, bien qu'il faille naturellement reconnaître les restrictions que leur a imposées l'organisme de réglementation. D'autre part, cela signifiera que les intérêts nationaux et régionaux seront de plus en plus en désaccord au sujet de la politique en matière d'aviation. Mais c'est là une autre manifestation du problème qui se pose au gouvernement fédéral dans un certain nombre de domaines, étant donné qu'il s'est retiré de certains secteurs nationaux, et qu'il a laissé les gouvernements régionaux intervenir et remplir le vide. Il n'envisageait pas que cela se passerait dans l'industrie de l'aviation, mais c'est devenu, ou cela deviendra le résultat de cette politique.

Ma deuxième cause de préoccupation est le fait que le système canadien de réglementation, avec les changements qui se sont produits au cours de la dernière décennie, présente maintenant des caractéristiques très semblables à celles qui ont suscité l'échec du système américain de réglementation. Toute l'industrie est assujettie aux pouvoirs de l'organisme de réglementation. Les firmes se voient garantir des positions protégées aux différents niveaux. Ce système devrait, selon moi, présenter à la longue les mêmes rigidités que celles qui dominent le système américain.

Lorsque les sociétés doivent obtenir l'approbation de l'organisme de réglementation avant d'offrir de nouveaux services, le processus d'innovation ralentit. Lorsque les sociétés se voient limitées dans leur rôle, de transporteur principal par opposition aux transporteurs régionaux, l'organisme de réglementation doit nécessairement tendre à résister à des changements innovateurs qui modifieraient le statut d'un transporteur. Il est ironique de constater que l'organisme de réglementation a tendance à étouffer la concurrence lorsqu'il existe un petit nombre de transporteurs, car il estime que l'un l'emportera sur l'autre et que la concurrence disparaîtra, finalement. La concurrence est étouffée, alors qu'on essaie de la stimuler, ce qui est un résultat bien ironique.

C'est cette contradiction qu'une politique de réglementation bien conçue doit essayer de surmonter. Je pense que nous la surmonterions très rapidement en dérégulant notre industrie; et d'autres diront aussi que c'est ce que nous devons faire. J'ai préféré ne pas le faire, car je suis convaincu que la déréglementation n'aurait pas des effets bénéfiques certains; je

[Text]

have been overstated by some of its advocates. I do so because I think this government is probably likely to proceed only with phased deregulation.

Therefore I would like to leave with you today several recommendations which I believe you should seriously consider and which would allow you to introduce more flexibility into this industry but which would not decrease the stability that seems to be so important to many policy-makers.

In the short run, I believe, the policy the Department of Transport is setting out will provide some increases in competition, but in the long run, I believe, the problems of this policy are greater than the benefits it gives us. The problem is that it is going to set up a set of carriers at each level, rigidly controlled, and 10 years from now there will be very little chance of new and more dynamic carriers entering. In particular, I worry about setting up the restriction on local carriers that prevents them from operating non-jet aircraft; that prevents them from developing new services which are likely to compete with the regionals. If you look very carefully at the policy in the short run, you will have some increase in competition between Air Canada and CP Air, some increase in competition between the nationals and the regionals, but there is nobody in this policy pressing the regionals, at the lower end of the scale.

The other major problem I see with this policy is its failure to recognize that in the United States a type of service described by Professor Jordan has been extremely successful, and that we do not have that type of service in this country. The U.S. experience shows that specialized carriers such as Air California and Pacific Southwest, which operate simple, highly specialized networks over relatively dense, short-haul city pairs, can provide safe, reliable service at much lower prices than presently exist. Neither the expansion of CP Air's role nor the growth of the regional carriers has provided Canada with this type of inexpensive, no-frills, regular service. It is therefore apparent that the new aviation policy needs to address this shortcoming; and it has not. Since existing regional carriers have failed to implement such a service, I suggest that new firms need to be encouraged to develop. Once more, the only apparent solution is to relax the rules of entry from the local level.

There are several other modifications I would suggest be included. The first and most important is that there be much less control given the regulatory agency over rates. I see no reason that authority should exist on new rate filings which introduce lower fares, except perhaps below variable costs, and even here, I believe this matter would be better left to the predatory section of the Combines Investigation Act.

[Translation]

pense cependant que l'importance de ces derniers a été exagérée par certains de ses partisans. J'ai ce point de vue, car je pense que ce gouvernement procédera sans doute à la déréglementation de façon progressive.

Par conséquent, je voudrais vous proposer aujourd'hui plusieurs recommandations qu'il faudrait, selon moi, que vous envisagiez sérieusement, et qui vous permettraient aussi de prévoir une plus grande souplesse dans cette industrie, sans diminuer la stabilité qui semble si importante à bien des technocrates.

A court terme, je pense que la politique du ministère des Transports permettra une certaine augmentation de la concurrence, mais à long terme, je pense que les problèmes qui en découleront seront plus grands que les avantages. Le problème tient au fait qu'elle va créer un groupe de transporteurs à chaque niveau, qui seront assujettis à des contrôles rigides, et dans 10 ans, il y aura très peu de chances que de nouveaux transporteurs plus dynamiques accèdent à cette industrie. En particulier, je déplore les restrictions imposées aux transporteurs locaux, qui les empêchent d'exploiter des appareils à hélices; cela les empêche de créer de nouveaux services qui pourront vraisemblablement concurrencer les transporteurs régionaux. Si vous examinez très soigneusement la politique à court terme, il y aura une légère hausse de la concurrence entre Air Canada et CP Air, de même qu'entre les transporteurs nationaux et régionaux, mais personne, dans cette politique, ne défend la situation des transporteurs régionaux, ceux des premiers échelons.

L'autre grand problème que je vois dans cette politique, c'est qu'elle n'arrive pas à reconnaître qu'aux États-Unis, un type de service, décrit par M. Jordan, a connu énormément de succès, alors que nous n'en possédons pas un semblable au Canada. L'expérience américaine montre que les transporteurs spécialisés, comme Air California et Pacific Southwest, qui exploitent des réseaux simples, très spécialisés, desservant des groupes de deux villes, relativement denses et assez peu éloignées, peuvent offrir un service sûr, à des prix bien plus bas que ceux qui existent actuellement. Ni l'expansion du rôle de CP Air, ni le développement de transporteurs régionaux n'ont assuré au Canada ce type de service à bon marché, sans luxe, régulier. Il semble donc que la nouvelle politique sur l'aviation a besoin de redresser cette situation, et tel n'est pas le cas. Étant donné que les transporteurs régionaux actuels n'ont pas assuré un tel service, je pense que de nouvelles compagnies doivent être encouragées à se créer. Encore une fois, la seule solution semble consister à atténuer la rigueur des règles d'accès au niveau local.

Il faudrait aussi inclure, selon moi, plusieurs autres modifications. D'abord, les organismes de réglementation devraient exercer moins de contrôle sur les tarifs. Je ne vois pas pourquoi ils devraient pouvoir autoriser une réduction des tarifs, à l'exception peut-être des taux variables. Et encore, cette question devrait relever de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions.

[Texte]

• 1045

In the case of higher rates, the commission should be allowed to hold hearings only if increases exceed some reasonable limit that takes into account inflation; in effect, adopt the band approach.

Secondly, I do not believe any restriction should be placed upon the ability of Air Canada or CP Air to compete anywhere in Canada. In particular, I do not understand why the present policy proposals which deny Canadians living in the Canadian north the benefit of competition. Finally, I believe that the government should formulate a policy that makes it far clearer what it expects of Air Canada. In particular, Air Canada should be seen as the instrument by which stable services at low fares is provided, and this means more clearly placing the emphasis in the Air Canada Act upon commercial viability.

In conclusion, I urge you not to restrict your options to the maintenance of the status quo, which I believe, the proposed DOT policy would do, or to complete deregulation. There are a range of actions that would loosen the present regulatory framework and benefit the travelling public, both on mainline and local routes. If handled properly, the costs of this policy in terms of decreased stability should be minor. Fifteen years ago the National Transportation Act implemented a limited form of deregulation in the railway industry that proved to be quite successful. I see no reason why this country cannot follow a similar type of policy.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Professor Baldwin.

There, members of the committee, you have it. We have had a range of views that certainly should lead to some rather active discussion in the next hour and 45 minutes or so. But before we do that, may I suggest that we take a five-minute break to give both the members of the committee and our witnesses a chance to stretch their legs. We will resume our hearings in a few minutes.

• 1050

• 1055

The Chairman: Order please. Again, I remind members that this part of our questioning will be unstructured. I will give each member a chance to ask a couple of questions and then move on to another member. I want members to feel free, however, to indicate to me their wish to ask a supplementary question, if they have one, and we will try to get them all in.

I am in the hands of the committee regarding what hour you wish to adjourn. I am prepared to go for two hours yet, if you wish. But we will cross that bridge when we come to it. We will start with Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the four gentlemen who gave very interesting views on this

[Traduction]

Pour ce qui est de l'augmentation des tarifs, la commission ne devrait être autorisée à tenir des audiences que si l'augmentation dépasse une limite raisonnable qui tienne compte de l'inflation. La même règle devrait s'appliquer à tous.

Deuxièmement, Air Canada et CP Air devraient pouvoir se faire concurrence partout au Canada. Je ne vois pas pourquoi la politique actuelle empêche les Canadiens qui vivent dans le grand Nord de profiter de la concurrence. Enfin, le gouvernement devrait élaborer une politique qui définisse, très clairement, le rôle d'Air Canada. Air Canada devrait être l'instrument qui nous permette d'offrir un service permanent à des tarifs raisonnables. La loi sur Air Canada devrait insister davantage sur la rentabilité.

En adoptant la nouvelle politique, vous choisirez de maintenir le statu quo. Je vous encourage à ne pas vous limiter à cette possibilité. Vous ne devriez pas, non plus, déréglementer l'industrie dans son ensemble. Vous pourriez, à la place, prendre des mesures qui permettent de limiter la réglementation sur les routes principales et locales, ce qui serait avantageux pour le public. Si ces mesures étaient appliquées comme il faut, l'effet déstabilisateur serait minime. Il y a 15 ans, on a partiellement déréglementé l'industrie ferroviaire, dans le cadre de la Loi nationale sur les transports. Ce programme a très bien réussi. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas adopter une politique semblable.

Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie, monsieur Baldwin.

Voilà, messieurs les députés. Nous avons certainement de quoi discuter pendant le temps qui nous reste. Avant de poursuivre, je propose qu'on fasse une pause de cinq minutes, pour permettre aux députés et aux témoins de se détendre. Nous reprenons dans quelques minutes.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vous rappelle que la période des questions ne sera pas structurée. Je vais donner, à chaque député, l'occasion de poser deux ou trois questions. Si vous avez des questions supplémentaires à poser, n'hésitez pas à me le signaler. Je tenterai de voir à ce que tout le monde ait l'occasion de poser des questions.

Pour ce qui est de fixer l'heure de l'ajournement, je laisse la décision aux membres du Comité. Si vous voulez, on peut siéger deux heures. Nous prendrons une décision en temps et lieu. Nous allons commencer par M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je remercie les quatre témoins d'avoir présenté des mémoires fort intéressants.

[Text]

question, to the committee. Mr. Stanbury, you were the first on deck, and I certainly enjoyed your very succinct presentation, not to mention the more comprehensive material that we have been swamped with. Again, I thank you all for your views; it is a very interesting subject and most of the members around this table are getting educated about it, and more interested in it, because of its challenge.

I would like to ask a question, Mr. Chairman, of Mr. Stanbury and Mr. Baldwin, and perhaps the other members may want to amplify it with supplementaries. If I can understand the position correctly—when you cut through everything that has been said, and it is clearly set out in the paper that Mr. Stanbury filed for the committee, more so, I guess, than the larger report—in the recommendations on page 14, there were two specific recommendations: that entry into the market be allowed on a one-way gate approach, more or less along the Economic Council's suggestion, and that carriers would be free to reduce rates, or fares as they see fit, subject to the rules on predatory pricing, but they could not increase fares more than an annual percentage set by the CTC.

It may not be quite as clear as what Mr. Baldwin said, but Mr. Stanbury, does that basically, in terms of a precise recommendation, summarizes your point of view?

Professor Stanbury: Yes, Mr. Nowlan it does, although I would emphasize that we do not want to be dogmatic about exactly how you ease up the entry. I think the council recommendations are reasonable; Mr. Baldwin might offer some finesse on exactly how to do that. I do not want to be too rigid about it, but the point is that we need the pressure of the possibility of entry—I do not mean necessarily in the next 24 hours, or anything of that sort—to make the carriers efficient, and to ensure the price at a level close to what would occur if in fact there were more entrants.

So exactly how you do it, I think will depend on—you have to hear from a lot of other people and take into account a lot of other factors. But the crucial thing is to ease it up.

Mr. Nowlan: Well, perhaps before Mr. Baldwin—understand what I am trying to get at here—comes to the question that is certainly before this committee. Where does the CTC/ATC play a role if it was completely free entry? Or, in your opinion, in easing it up is there any reason to have the public convenience and necessity rule which generally governs the CTC now, or could that be eliminated, or should it just be diluted in terms of entry?

• 1100

The Chairman: Mr. Stanbury.

Professor Stanbury: Thank you, Mr. Chairman. I think there is still a role there in the sense that people are legitimately concerned about financial stability and I think that you could reinterpret that public convenience and necessity test and look at whether or not the carriers have the technical and the economic wherewithall to go in. But I would emphasize, however, that in a competitive free-enterprise system the potential shareholders of such a firm ought to have the right to

[Translation]

J'ai beaucoup aimé l'exposé de M. Stanbury et les documents très détaillés qu'il nous a remis. Je vous remercie tous; c'est un sujet à la fois intéressant et difficile.

J'ai une question qui s'adresse à M. Stanbury et à M. Baldwin. Les autres membres du Comité voudront peut-être l'étoffer en posant des questions supplémentaires. À la page 14 du document que M. Stanbury a déposé devant le Comité, il y a deux recommandations: que l'accès au marché soit assuré de la façon proposée par le Conseil économique du Canada, et que les transporteurs soient autorisés à réduire les tarifs, à condition de respecter le règlement concernant les prix abusivement bas, et qu'ils soient autorisés à augmenter les tarifs, à condition de ne pas dépasser le pourcentage fixé par le CCT.

Est-ce bien ce que vous avez dit, monsieur Stanbury?

Professeur Stanbury: Oui, monsieur Nowlan, mais je voudrais insister sur le fait que nous n'avons pas des idées arrêtées sur la façon de faciliter l'accès au marché. Les recommandations du conseil sont raisonnables; M. Baldwin aurait peut-être des précisions à apporter. Je ne veux pas être dogmatique, mais si l'on veut assurer que les transporteurs soient efficaces et que les prix se maintiennent au niveau où ils seraient s'il y avait plus de concurrence, il faut que les transporteurs sachent que d'autres compagnies aériennes peuvent pénétrer le marché, même si ce n'est pas pour demain.

Il faudra écouter beaucoup d'autres témoins et tenir compte de bien d'autres éléments. L'important, c'est de faciliter l'accès au marché.

M. Nowlan: Avant d'entendre la réponse de M. Baldwin, il faut revenir à la question dont le Comité est saisi. Quel serait le rôle de la CCT et du CTA s'il y avait libre accès au marché? Est-ce que le critère de la commodité et de la nécessité s'appliquerait toujours? Serait-il supprimé, ou dilué?

Le président: M. Stanbury.

Le professeur Stanbury: Merci, monsieur le président. Étant donné l'importance de la stabilité financière, il faut déterminer si les transporteurs ont la capacité économique et technique d'appliquer le critère de la commodité et de la nécessité. Sur un marché libre, ceux qui achètent des actions devraient avoir le droit de perdre de l'argent. Autrement dit, beaucoup de gens se lancent en affaires et certains d'entre eux font des erreurs. Les actionnaires devraient, d'après moi, avoir le droit, de

[Texte]

lose their money. In other words, people go into businesses all the time and they sometimes guess wrong. As long as the passengers are not out, I do not see any reason why the shareholders should not have the right to guess wrong, if they do, from time to time.

Mr. Nowlan: Well, I am going to cut Mr. Baldwin just on this point because that was the only part of your brief, quite frankly, that started to leave me was when you made the analogy with the railways. Since this committee has been seized with the railways, and while there may be some interesting emancipation in terms of rates for the railways and/or opening up the Crowsnest Pass, we will not get into that too much today. I think we will be seized on that later on.

This is just my comment, before Mr. Baldwin has a chance to answer a couple of those questions I put. That is what scares . . . and I think that is what scares some of the people around this table from some of the witnesses, that it is not quite as simple, with respect, as you paint it, that if you open it up and fares . . . and I believe it is in the public interest, but we want to also make sure there is some service there, and we have had it demonstrated, using the railway example, that in effect, with changes in the railways and obviously changes in the country and the advent of planes, certain railway services are no longer there which people used to rely upon. That part of your brief, I must say, did leave me neutral to negative, with respect.

Professor Stanbury: On the question of levels of service, the experience in the U.S. suggests that when you free it up, smaller centres may lose jet service but they tend to gain turbo-prop service. And the record, by the way, which is summarized in one of the DOT documents quite nicely, although there is more recent data, I am sure, made available to you, is that even relatively small centres can support small commuter aircraft of the turbo-prop variety. However, if there is a strong social argument—and there may well be in some cases for remote communities where that is really the only option—then I am in favour of direct subsidies, and I think the best way . . . and I go back to a point that Professor Baldwin made better than I did, that the method of cross-subsidization that occurs to some extent now creates distortions in the system. I would much prefer to see us put a flat unit tax such as a 1 per cent—I do not know exactly what it would have to be but it would not be that high—on all domestic air tickets and then take that money and have it directed through the CTC, for example, to providing service at a specified level. In fact, that was done as a term and condition of the Airline Deregulation Act in the United States, and it is my understanding, and you probably have testimony on this, is that they have not used much of that fund in order to keep that service going.

The Chairman: Professor Baldwin, but I just must say that I have never heard of Mr. Nowlan being referred to as neuter on anything before.

Mr. Nowlan: I said neuter to negative. I was leaning to the negative.

[Traduction]

temps à autre, de commettre des erreurs; à condition que le public n'en souffre pas.

M. Nowlan: Je vais maintenant interrompre M. Baldwin. Il y a, je l'avoue, une partie de votre mémoire que je n'ai pas comprise. Je parle d'une comparaison que vous avez faite avec les chemins de fer. Étant donné que ce Comité a été chargé d'étudier les chemins de fer, et qu'il se peut que le taux du Pas du Nid-de-Corbeau soit modifié, nous n'en parlerons pas aujourd'hui, mais plus tard.

Avant que M. Baldwin ne réponde à mes questions, je voudrais faire une observation. Les députés autour de cette table savent que la question est beaucoup plus complexe que les témoins ne voudraient le laisser entendre. Il serait dans l'intérêt du public de faciliter l'accès au marché, mais il faut également assurer que le service soit offert. Prenons, par exemple, les chemins de fer. Depuis l'avènement de l'avion, les services ferroviaires sur lesquels les gens comptaient autrefois n'existent plus. Sauf votre respect, votre analogie me laisse indifférent, ou même, me déplaît.

Le professeur Stanbury: Pour ce qui est de la qualité du service, on a constaté aux États-Unis que, si l'on facilite l'accès au marché, les centres moins importants sont parfois privés des services assurés par des avions à réaction, mais ils sont desservis par des turbopropulseurs. L'un des documents du ministère des Transports explique très clairement, même si les données qu'on y retrouve ne sont pas des plus récentes, que les centres relativement petits peuvent très bien accueillir de petits avions turbopropulseurs. Dans le cas des localités éloignées où l'on n'a qu'un seul choix, je propose des subventions directes. C'est, je crois, la meilleure solution. Comme M. Baldwin l'a dit, mieux que moi d'ailleurs, l'interfinancement a tendance à déformer le système. Je préférerais qu'un taux fixe d'un pour cent, ce qui n'est pas beaucoup, s'applique à tous les billets d'avion pour les vols intérieurs et que la CCT emploie ces fonds pour assurer que le service soit maintenu à un certain niveau. C'est d'ailleurs ce qui a été prévu dans la loi sur la déréglementation aérienne, aux États-Unis, mais il semble que les fonds n'ont pas servi à maintenir la qualité du service.

Le président: Je vous signale, monsieur Baldwin, que M. Nowlan n'est pas particulièrement indifférent.

M. Nowlan: J'ai dit que son analogie me laissait indifférent, ou qu'elle me déplaisait. Plutôt qu'elle me déplaisait.

[Text]

Professor Baldwin: If the parallel with the railways bothers you, perhaps we could draw one with the trucking industry because there has been a fair amount of study on the effects of regulation in an industry which has about the same extent of economies of scale as this one, not a lot, where there are substantial worries about safety, as there are in this industry. There the results show that again regulation maintains prices to be higher than they would be otherwise, but that there are different types of regulations one can look for and that some might serve the consumer better than others.

The various provinces in this country have implemented different types of regulation going from tight restrictions on entry and control over prices in some way or other to relatively loose control over prices and looser control over entry. I think what I am suggesting is that price control is essential as long as there is some mobility for firms to enter the industry, that in the past we have seen upward movement from low-level carriers to higher carriers and that we must rely upon that in the future. The thing that worries me most about this policy is that it is going to cut off the ability of new bright entrepreneurs who could run airlines better than people who now run them, and if it finds niches that are not now being served it would just prevent them from getting into those niches.

• 1105

Certainly Professor Jordan's testimony is very much to the effect that in the United States people have found those niches and have provided very inexpensive airline service that was very safe, and have done so very well, and we are somehow going to prevent that in the future if we adopt the Department of Transport's policy.

The Chairman: Let us get Mr. Johnston to react to that. He seems to be highly interested in these comments.

Mr. F. Johnston: I am. First of all, I would like to say something about freedom of entry, as applied to Canada. I think that is just fine in theory, but where are the people who are going to put up the capital to operate competing airlines in Canada if they are not assured of some measure of stability in the industry? It is a cyclical industry. I think Canadians do require a reliable transport service. I agree with the idea of entry; in theory it sounds great, but I do submit that there are limits to what you can expect in Canada. Look at how long it has taken to find someone to buy Nordair—yes, I know, there are some other problems connected with that.

Mr. Nowlan: That is a very tangled web.

Mr. F. Johnston: But still, they were not lining up to buy Nordair and Nordair was a very profitable little airline.

Mr. Nowlan: But, conversely, Mr. Johnston, look at how long it took CP—acknowledged internationally—to extend eastward, when you had government policy being that restrictive that there was only one national carrier, Air Canada. I think the consumers suffered thereby.

Mr. F. Johnston: Yes. I think in that case it did take them time to build up their traffic and equip themselves for a competing service. I think probably that is fair comment.

[Translation]

Le professeur Baldwin: Si vous n'aimez pas l'analogie des chemins de fer, on pourrait peut-être établir une comparaison avec l'industrie du camionnage. On a effectué un certain nombre d'études sur les effets de la déréglementation sur l'industrie du camionnage, qui est comparable à l'industrie des transports aériens sur le plan des économies d'échelle et de la sécurité. On a démontré que la déréglementation fait grimper les prix, mais que certains types de règlements sont plus avantageux pour le consommateur.

Les règlements concernant l'accès au marché et les prix varient d'une province à l'autre: certains donc sont très restrictifs, d'autres, beaucoup moins. La limitation des prix est essentielle, à condition que l'accès au marché soit relativement libre. Nous avons déjà vu des transporteurs passer d'un niveau à l'autre, et cela doit continuer. Ce qui m'inquiète, c'est que cette politique va empêcher de nouveaux entrepreneurs de pénétrer le marché et d'offrir un service plus efficace que ce qui existe actuellement.

D'après le témoignage du professeur Jordan, les lignes aériennes, aux États-Unis, ont pu pénétrer ces marchés et offrir un service sécuritaire à très bon marché. Si la politique du ministère est adoptée, nous ne pourrions pas en faire autant.

Le président: Demandons à M. Johnston ce qu'il en pense. Ces observations semblent l'intéresser.

M. F. Johnston: Oui. Je voudrais d'abord parler du libre accès au marché, au Canada. En théorie, ce serait très bien, mais où est-ce qu'on va trouver le capital nécessaire pour exploiter des lignes aériennes, au Canada, si l'on n'arrive pas à assurer que l'industrie reste relativement stable? Il s'agit, en fait, d'une industrie cyclique. Les Canadiens ont besoin de services de transport aérien qui soient fiables. En théorie, le libre accès au marché est formidable, mais il y a des limites à ce qu'on peut faire au Canada. Cela nous aurait pris bien du temps pour trouver quelqu'un pour acheter Nordair... Oui, je sais, il y avait d'autres problèmes.

M. Nowlan: C'est très complexe.

M. F. Johnston: Néanmoins, on ne faisait pas la queue pour acheter Nordair, même si elle était très rentable.

M. Nowlan: Par contre, monsieur Johnston, CP, qui est une société de réputation internationale, a dû attendre longtemps avant de pouvoir desservir l'Est. Le gouvernement avait décrété qu'il n'y a qu'un seul transporteur national: Air Canada. Et ce sont les consommateurs qui en ont fait les frais.

M. Johnston: Oui. CP a mis du temps à attirer une clientèle et à acheter l'équipement nécessaire. Vous avez donc raison.

[Texte]

Mr. Nowlan: You are from IATA and you know it better than I—you are the international cartel.

Mr. F. Johnston: That is what they say.

Mr. Nowlan: That is what they say, and with some justification. You talk about liberalizing or stability, and yet IATA certainly sets international prices, and if you did not have your Freddie Laker flying across the North Atlantic—you almost alluded to it today in your direct evidence and you made an interesting speech before the IATA conference last year, in 1981—I do not really think the consumer across the North Atlantic would have got the benefit of lower prices, if IATA had been regulating the industry, until you had that innovation, and/or emancipation, and/or freedom of entry fought for to compete against the international carriers.

Mr. F. Johnston: Mr. Chairman, if I may, I did not mean to get into the matter of Mr. Laker, but he was mentioned earlier. I do commend to you some of the recent articles on Freddie Laker following his demise that deal with some of the myths of Freddie Laker. One of the myths was that he invented low prices in the North Atlantic, which he did not. In fact, under a much more, shall I say, conservative Civil Aeronautics Board, the good old crummy IATA carriers made several attempts, during the early seventies, to introduce innovative fares in the North Atlantic, which were disapproved by the CAB because they were interested, at that time, in protecting their supplementals. Some of those fares were no more than what Freddie got the applause for later on. Sure, he did a fantastic job of selling a new concept, but things have not turned out so well. It is very cyclical, this business, and you have to be careful.

Mr. Nowlan: We could carry on with Freddie Laker for quite a while but my time has just about run out for this round. I would just like to ask whether any of the four gentlemen could tell me if they have an estimate, in Canada, of the percentage of adult Canadians who have flown on a commercial plane, and/or the percentage of adult Canadians who have flown on a commercial plane in the past 12 months. Do any of you have any estimates on that for the help of the committee? I have had a report from the CTC, from Mr. Benson, which was given to us after their hearings. This is with reference, of course, to the question we always hear of a static market, which is that you are going to divide the pie and not, in effect, have larger slices. I just wondered if any of you could give any help on that?

Professor Stanbury: I happen to know that in the Department of Transport's study, published in 1981, 1977 figures were given, Mr. Nowlan. I am sorry, I cannot remember the statistics, but I remember that when I did see them I was surprised by the relatively low proportion. I thought it was substantially higher.

• 1110

I would like to see more Canadians flying and visiting friends and relatives. I think it is a contribution to national unity.

[Traduction]

M. Nowlan: Vous êtes membre de l'IATA et vous connaissez la situation mieux que moi. Vous faites partie du cartel international.

M. F. Johnston: C'est ce qu'on dit.

M. Nowlan: C'est ce qu'on dit, et on a raison. Vous avez parlé de libéraliser le marché et d'assurer la stabilité; alors que l'IATA fixe les tarifs internationaux. Si Freddie Laker n'offre pas de vols transatlantiques—vous en avez parlé aujourd'hui dans vos témoignages et vous avez fait une déclaration intéressante devant la conférence de l'IATA, l'an dernier, en 1981—si l'industrie était régie par l'IATA, les consommateurs n'auraient pas pu profiter de la réduction des tarifs. Il faut que l'accès au marché soit plus libre pour que vous puissiez faire concurrence aux transporteurs internationaux.

M. F. Johnston: Je ne voulais pas parler de M. Laker, mais on l'a mentionné plus tôt. Je vous renvoie aux articles qui ont paru récemment sur Freddie Laker et certains des mythes qui l'entourent. L'un des mythes, c'est que c'est lui qui a inauguré les vols transatlantiques à bon marché, ce qui n'est pas vrai. Au début des années 70, les bons vieux transporteurs de l'IATA ont tenté, à plusieurs reprises, de réduire les tarifs pour les vols transatlantiques. La CAB, qui était beaucoup plus conservatrice à l'époque, a refusé d'autoriser ces réductions, parce qu'elle tenait à protéger ses suppléments. Certains des tarifs proposés étaient aussi bas que les tarifs proposés par Freddie, mais c'est lui qui a obtenu l'autorisation. Il a été très bon vendeur, mais son affaire n'a pas très bien marché. L'industrie est très cyclique, et il faut faire très attention.

M. Nowlan: On pourrait parler longtemps de Freddie Laker, mais mon temps est écoulé. Les témoins pourraient-ils me dire le nombre d'adultes canadiens qui ont pris un vol commercial, ou le pourcentage d'adultes canadiens qui ont pris un vol commercial au cours des 12 derniers mois? Avez-vous des chiffres là-dessus? M. Benson, de la CCT, nous a donné certains chiffres. On dit souvent que le marché est statique et qu'il faut se partager le gâteau. Pouvez-vous nous éclairer?

Le professeur Stanbury: Je sais pertinemment, monsieur Nowlan, que les chiffres qui figurent dans le rapport publié en 1981 par le ministère des Transports datent de 1977. Je suis désolé. Je ne me souviens pas des chiffres, mais je me rappelle que le pourcentage me semblait très bas. J'aurais pensé qu'il serait plus élevé.

J'aimerais qu'un plus grand nombre de Canadiens prennent l'avion pour rendre visite à des amis et à des parents. C'est une façon de contribuer à l'unité nationale.

[Text]

Mr. Nowlan: Well, just for the record, because they did not have the answer, and I do not know whether this is going to be tabled, but I am looking at the—

The Chairman: It is being circulated now.

Mr. Nowlan: It is being circulated. It was requested at the hearing of the CTC and it is entitled "Market for Air Travel": percentage of all Canadians who have ever flown on a commercial airline, 55 per cent estimate, and those who have flown in the last 12 to 20 months, 28 per cent estimate, which is sort of interesting. They have figures here, specific absolute figures, of 22 million or 24 million, but, of course, all the members around this table and you gentlemen who fly know it is a funny figure.

The Chairman: Professor Stanbury.

Professor Stanbury: The one point that I would emphasize, based on the U.S. experience and also in Canada, is that when you lower the fares, as we say in economics, there is very substantial elasticity of demand, particularly for people who have not flown, or fly only to go and see friends and relatives. That is the point I would emphasize. If you free up the entry and you allow people flexibility in setting fares you are going to get more people into the air. It is that simple.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan. Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman. I would like, first of all, to ask Dr. Jordan if there is a particular reason why in the graphs that he showed us this morning the data is up to 1978. It seems to me, because of the U.S. experience since 1978, it would have been interesting to see if there was any shift or any different trend in the graphs he has shown us. Maybe he can answer that. Why is it until 1978 and, since then, has there been a shift in trend that is different from what he has shown us this morning?

The Chairman: Professor Jordan.

Professor Jordan: Mr. Chairman, the reason that 1978 is the last year is that the methodology was to compare regulation against less regulation, or no regulation, and in the U.S., of course, 1978 was the last year of full regulation. Beyond that you start getting into the transition period in which you lose this regulated economy, so that is why we stopped in 1978. In answer to your question of post-1978, no, I have not done this study. That is something I would do, I figure, in about seven years from now when I would have good data on the overall transition period.

Mr. Deniger: My second question, I guess, could go to any of the witnesses. I suppose that in theory deregulation is something that looks quite attractive, but it seems to me that in Canada we do not have as many high-density centres as in the United States. It is difficult, I think, for Canada to

[Translation]

M. Nowlan: Puisque nous n'avons pas eu de réponse, je ne sais pas si ces renseignements nous seront communiqués plus tard, mais j'aimerais...

Le président: Nous sommes en train de les distribuer.

M. Nowlan: On les distribue. On en a parlé lors d'une audience de la CCT, et c'est intitulé: «*Market for Air Travel*» (le marché du transport aérien); on y trouve, exprimé en pourcentage, le nombre de Canadiens qui ont emprunté des lignes commerciales depuis le début—55 p. 100—pour ceux qui ont pris l'avion depuis 12 à 20 mois, 28 p. 100; c'est assez intéressant. On y trouve également des chiffres absolus, 22 ou 24 millions de personnes, mais évidemment, vous tous qui êtes ici, et qui prenez souvent l'avion, savez à quel point ce chiffre est dépourvu de signification.

Le président: Professeur Stanbury.

Professeur Stanbury: Si l'on se fonde sur l'expérience américaine, et également sur celle du Canada, on constate que plus les tarifs baissent, plus la demande est élastique, en particulier dans les secteurs de la population qui n'ont jamais pris l'avion ou qui ne prennent l'avion que pour rendre visite à des amis et à des parents. J'insiste sur cet aspect de la question; si vous facilitez les déplacements, si vous assouplissez les modes d'établissement des tarifs, vous encouragerez un plus grand nombre de personnes à prendre l'avion. C'est tout à fait simple.

Le président: Merci, monsieur Nowlan. Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président. Pour commencer, j'aimerais demander à M. Jordan pourquoi les graphiques qu'il nous a montrés ce matin s'arrêtent à 1978; y a-t-il une raison particulière? Étant donné l'expérience américaine depuis 1978, il aurait été particulièrement intéressant de voir comment les choses ont évolué depuis 1978. Donc, pourquoi s'arrêter à 1978? Également, est-ce que la tendance a changé depuis cette époque?

Le président: Professeur Jordan.

Professeur Jordan: Monsieur le président, si ces données s'arrêtent à 1978, c'est que c'est la dernière année où l'on a pu comparer la réglementation à une réglementation assouplie ou une absence totale de réglementation aux États-Unis. Évidemment, 1978 a été la dernière année de réglementation totale. Vient ensuite une période de transition et de déréglementation progressive, et c'est la raison pour laquelle nous nous sommes arrêtés à 1978. Quant à ce qui s'est passé après 1978, non, nous n'avons pas fait cette étude. Je suis d'ailleurs convaincu qu'elle serait particulièrement intéressante, surtout si nous la faisons dans environ sept ans; cela devrait nous donner le temps de rassembler des données suffisamment solides sur toute cette période de transition.

M. Deniger: Maintenant, je vais m'adresser à n'importe quel d'entre vous. En théorie, la déréglementation est un concept assez séduisant, mais au Canada, nous devons tenir compte du fait qu'il n'y a pas autant de centres à forte densité de population qu'aux États-Unis. Par conséquent, nous aurons

[Texte]

specialize. I heard Professor Stanbury answer Mr. Nowlan by saying that smaller centres could get turboprops versus jets.

Well in Canada, what is a small centre? Would it be Regina? Is Regina a small centre? It surely is if compared with several of the United States centres, which do not now have any more jet services but have turboprops. So, to any of the witnesses, what would you define as a small centre, and is it possible to specialize in a country that is as long and as unpopulated as the map just there shows us?

Professor Jordan: May I answer that?

The Chairman: Professor Jordan.

Professor Jordan: I direct you to Chapter 10 of my full study for the Department of Consumer and Corporate Affairs. In terms of specialization, the answer to are we large enough is, yes. I have heard from a number of sources that Canada's small population makes an important difference. Now, I have spent three months trying to find out what role population has on airline operating expenses and I can find no relationship. That is in Chapter 10 as referred to. So, it is often said, but there is no evidence that has been put forward and my own research has far more evidence.

Mr. Deniger: Surely the existence of commuter airlines in the United States would seem to contradict that very aspect of this, because you could not have commuter airlines if you did not have, within a short distance, centres with a sizeable population.

Professor Jordan: Well, the commuter airlines in the States are basically connecting small points with small, medium and large hubs.

Mr. Deniger: What is a small point, in terms of population, in the States?

Professor Jordan: It would be 5,000.

• 1115

Mr. Deniger: That is smaller than I thought.

Professor Jordan: That is small. That is right.

Mr. Deniger: And they have a feeder service to larger centres? With turboprops?

Professor Jordan: Yes.

Mr. Deniger: The examples you were giving us, the several smaller airlines you were giving us earlier, Air Florida, the Midway, Southwest Airlines: What kind of equipment do they use?

[Traduction]

plus de mal à nous spécialiser. J'ai entendu le professeur Stanbury répondre à M. Nowlan que pour les petits centres, on a probablement intérêt à remplacer les jets par des appareils turbopropulsés.

Reste à savoir ce qui constitue un petit centre au Canada. Regina? Est-ce qu'on peut considérer que Regina est un petit centre? Certainement que comparé à plusieurs centres américains qui ne sont pas actuellement desservis par des jets, mais par des appareils turbopropulsés, Regina peut être effectivement considéré comme un petit centre. J'aimerais donc que vous me disiez ce que vous entendez par petits centres, et pouvons-nous nous permettre de nous spécialiser, dans un pays aussi étendu et aussi faiblement peuplé que le nôtre, ce qui est facile à voir sur la carte que nous avons là?

Professeur Jordan: Vous me permettez de répondre?

Le président: Professeur Jordan.

Professeur Jordan: Je vous réfère au chapitre 10 de l'étude que j'ai effectuée pour le ministère de la Consommation et des Corporations. En termes de spécialisation, effectivement, je pense que notre marché est assez grand. On entend souvent dire que la faible population du Canada constitue une différence appréciable. Or, pendant trois mois, j'ai cherché à déterminer quelle était l'influence de la population sur les dépenses d'exploitation des compagnies aériennes et je n'ai pas réussi à trouver le moindre lien. C'est ce que vous trouverez au chapitre 10. On en parle donc souvent, mais rien ne prouve que cela soit exact, et mes conclusions sont fondées sur des preuves bien plus convaincantes.

M. Deniger: Ne pensez-vous pas que l'existence même des compagnies locales, aux États-Unis, infirment ce que vous dites, puisque ce genre de compagnie ne peut exister sans la présence, dans un rayon raisonnable, de plusieurs centres relativement peuplés?

Professeur Jordan: Souvenez-vous qu'aux États-Unis, les compagnies locales servent à relier les petites communautés à d'autres centres de petite taille, de taille moyenne, et également à de grands centres.

M. Deniger: Qu'est-ce que vous appelez une petite communauté, aux États-Unis, en termes démographiques?

Professeur Jordan: Cinq mille personnes.

M. Deniger: C'est moins que je ne l'aurais cru.

Professeur Jordan: Vous avez raison, c'est très peu.

M. Deniger: Vous avez également des lignes tributaires à destination des grands centres? Avec des turbopropulsés?

Professeur Jordan: Oui.

M. Deniger: Les exemples que vous nous avez donnés, les petites compagnies que vous avez citées tout à l'heure, Air Florida, Midway, Southwest Airlines, en quoi consistent leurs équipements?

[Text]

Professor Jordan: Those are not commuter. They are intrastate flights.

Mr. Deniger: I know, but I am curious anyway.

Professor Jordan: They operate from, in essence, 737s and 727s. So two- and three-engine jet equipment is their size of aircraft. In small aircraft, of course, the DASH-6 is very popular, very effective, and you have service in the DASH-6 to places like St. George, Utah, which has less than 5,000 population—very small points.

The Chairman: Mr. Deniger, do you want to let Professor Stanbury comment on your first couple of questions?

Mr. Deniger: Sure.

The Chairman: Go ahead, Professor.

Professor Stanbury: I would like Mr. Jordan to continue, because I think I would not say anything different. I think he has more detailed data than I do.

Professor Jordan: Let me just carry this a step further, if I may. Without regulation on entry in California, back in the early 1950s, service was not being provided by a regular airline to Inyokern, California. It was first served by an intrastate carrier. Service was not being provided to Brownfield, near San Diego, on the Mexican border. It was first provided by Mercer Enterprises. In early 1960, 1961, service to Lake Tahoe was not being provided by a regular carrier. It was first provided by Paradise Airline, an intrastate carrier.

In larger city-pairs, where you have the first competition—Harlingen, Texas, which is right down the Panhandle, a little depressed agricultural area, with no industry, just poor farmers, if you will—they were served by Texas International. They never had more than 75,000 passengers. In came Southwest, it cut the fare in half, and the traffic from this very depressed agricultural region went from under 100,000 to over 300,000 in one year: a very large stimulation from high-frequency and low-fare service.

So you have a whole range of experiences where without regulation the flexibility and the attractions of a profit potential resulted in a high-quality, low-fare service.

Mr. Deniger: I am curious to have any of the Canadian witnesses comment on a statement that was made by one of the four American witnesses last week. He said in 1978 the U.S. deregulation bill was the most anti-labour legislation ever introduced. Would you see that type of legislation here also being anti-labour?

The Chairman: Professor Baldwin.

Professor Baldwin: Actually I said in my presentation that I believe we would have somewhat fewer benefits from complete

[Translation]

Professeur Jordan: Ce ne sont pas des compagnies locales. Elles opèrent à l'intérieur des États.

M. Deniger: Je sais, mais cela m'intéresse tout de même.

Professeur Jordan: Elles utilisent principalement des 737 et des 727, c'est-à-dire des jets à deux et à trois moteurs. Pour les appareils plus petits, le DASH-6 est particulièrement populaire, très pratique, et on l'utilise sur des lignes à destination de localités comme St-George, Utah, qui a moins de 5,000 habitants; de toutes petites localités.

Le président: Monsieur Deniger, souhaitez-vous entendre également l'opinion du professeur Stanbury?

M. Deniger: Bien sûr.

Le président: Allez-y, professeur.

Professeur Stanbury: J'aimerais bien que M. Jordan continue, parce que je ne pourrais rien dire de plus. Il possède des données plus détaillées que les miennes.

Professeur Jordan: Permettez-moi de développer un peu. Au début des années 50, quand il n'y avait aucune réglementation pour les vols qui pénétraient en Californie, il n'y avait pas de service régulier à destination d'Inyokern, Californie. Le premier service fut offert par un transporteur qui opérait à l'intérieur de l'État. Il n'y avait toujours pas de service à destination de Brownfield, près de San Diego, sur la frontière mexicaine. La première compagnie à assurer ce service fut *Mercer Enterprises*. Au début de 1960, 1961, il n'y avait pas de service régulier à destination du lac Tahoe, et c'est *Paradise Airline*, un transporteur qui opérait à l'intérieur de l'État, qui, le premier, offrit ce service.

Pour les liaisons inter-villes plus importantes, là où la concurrence est plus forte, vous avez par exemple Harlingen, au Texas, tout au bout de cette région qu'on appelle *Panhandle*, une région rurale qui survit tout juste, sans aucune industrie, uniquement des fermiers pauvres; cette région-là est desservie par *Texas International*. Jamais plus de 75,000 passagers. Arrive *Southwest*, qui commence par réduire le tarif de moitié, et immédiatement, cette région agricole pauvre passe de moins de 100,000 passagers par année à plus de 300,000. Le trafic s'accélère dès qu'on multiplie les vols et qu'on diminue les tarifs.

Je pourrais vous citer beaucoup d'exemples dans ce sens: l'absence de réglementation permet une plus grande souplesse, et les compagnies, attirées par les possibilités de bénéfices, offrent des services de qualité à des tarifs intéressants.

M. Deniger: J'aimerais que l'un des témoins canadiens dise ce qu'il pense d'une observation d'un des quatre témoins américains que nous avons entendus la semaine dernière. Il a dit que le bill de déréglementation américain de 1978 pouvait être considéré comme la législation la plus anti-travailleurs jamais adoptée. Pensez-vous qu'une législation comparable, si elle était adoptée ici, serait également anti-travailleurs?

Le président: Professeur Baldwin.

Professeur Baldwin: J'ai dit dans mon exposé qu'à mon avis, le Canada profiterait moins de la déréglementation que les

[Texte]

deregulation in this country, compared with the United States, for a number of reasons. One of the reasons I believe that is the case is that the U.S. carriers which have done so well and which Mr. Jordan has pointed to do have a substantial cost advantage on the labour side, where with the trunk carriers—the stories one hears about the price they have to pay for a 727 pilot, versus some trunks, gives one some idea of the extent to which the labour force in the industry in the United States has been able to earn salaries which are far above the “opportunity cost”, as economists refer to it.

I do not see that happening as much in Canada, for a couple of reasons. First of all, we do not have a region with the anti-union bias the far U.S. south has, which some of the U.S. carriers have developed. Secondly, I think there is some evidence to suggest that as our regional carriers grow, at least with PWA, their wage rates begin to approach the nationals rather quickly. I think we have a different labour atmosphere in this country, and that will mean we will get fewer benefits of deregulation from lower wages. That might encourage some people, because it might be interpreted to mean that labour will not be exploited, but on the other hand there are a large number of people who claim that pilots and co-pilots get a substantial rent at the moment and it is too bad that rent will not disappear in this country if deregulation occurs. I do not draw one or other conclusions, I leave both sides of the argument on the table.

• 1120

The Chairman: Mr. Jordan.

Professor Jordan: There are two kinds of labour to look at. I think it is fair to say that the airline employees who remain working for the airlines are better off under regulation; they have higher salaries. But in their other employees—those who cannot get jobs in the airlines, the long queue of pilot aspirants who cannot obtain positions—we must not forget that many would have jobs under deregulation, who do not have jobs under regulation. So you have the lower salary for the existing employees and you have more employees overall. There is a trade-off there of what you want to achieve.

The Chairman: We have Professor Stanbury, and then Mr. Johnston. Do you wish to comment on that too?

Mr. F. Johnston: After Mr. Stanbury.

Professor Stanbury: The point I would add about the U.S. Airline Deregulation Act of 1978 is that one of the terms of its passage was to set up a fund to compensate people who would be thrown out of work as a result of deregulation. As I understand, that fund has not been drawn upon, or only in a very small way. The Americans could tell you more precisely.

The reason for this, as I understand it, is twofold; one, with deregulation fares were cut and the volume of traffic expanded

[Traduction]

États-Unis, et ce, pour un certain nombre de raisons. Pour commencer, il y a la nature des opérations des transporteurs américains. Comme M. Jordan l'a souligné, côté main-d'œuvre, ils ont un avantage certain en termes de coûts, pendant que les transporteurs secondaires... Vous avez dû entendre parler de la différence entre le salaire d'un pilote de 727 et celui de certains pilotes des lignes secondaires, et cela doit vous donner une idée des salaires qui sont payés dans l'industrie américaine et qui dépassent de très loin ce que les économistes appellent «les coûts d'opportunité».

Je vois mal cela se produire au Canada, pour deux raisons: pour commencer, nous n'avons nulle part des préjugés anti-syndicaux comparables à ce qu'on voit dans l'extrême sud des États-Unis, préjugés qui ont été entretenus par certains transporteurs américains. En second lieu, selon toute probabilité, à mesure que nos transporteurs régionaux prennent de l'expansion, c'est du moins le cas de PWA, leurs échelles salariales se rapprochent de celles des transporteurs nationaux assez rapidement. Le climat, dans le monde du travail, est chez nous passablement différent, et c'est ce qui fait que nous tirerons des avantages moins grands de la déréglementation, parce qu'il ne faut pas s'attendre à ce que les salaires soient aussi bas. Certains y verront peut-être un encouragement, puisqu'on ne craindra pas de voir les travailleurs exploités, mais d'un autre côté, beaucoup de gens prétendent que les pilotes et les copilotes sont déjà surpayés à l'heure actuelle et qu'il est dommage que cet excédent de salaire ne soit pas appelé à disparaître avec la déréglementation. Je ne voudrais pas en tirer des conclusions, je me contente de vous présenter les deux points de vue.

Le président: Monsieur Jordan.

Professeur Jordan: Il y a deux sortes de travailleurs à considérer. On peut dire, je pense, que les employés des compagnies aériennes qui continuent à travailler pour ces compagnies aériennes ont intérêt à ce que la réglementation soit maintenue; leurs salaires sont plus élevés. Mais pour les autres, ceux qui ne réussissent pas à se faire embaucher par les compagnies aériennes, les longues queues d'aspirants pilotes qui n'ont pas de poste, il ne faut pas oublier qu'en cas de déréglementation ceux-là trouveraient du travail. La déréglementation, provoque donc une baisse des salaires pour les employés en place, mais en même temps le nombre total des employés augmente. Il y a donc du pour et du contre.

Le président: Le professeur Stanbury, suivi de M. Johnston. Vous avez des observations?

M. F. Johnston: Après M. Stanbury.

Professeur Stanbury: Pour revenir à la loi américaine de déréglementation des compagnies aériennes de 1978, elle créait un fonds pour compenser les gens qui perdraient leur emploi avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Apparemment, ce fonds n'a pas été utilisé, ou très peu. Les Américains pourraient vous donner plus de détails que moi.

Si je ne me trompe pas, cela est dû à deux choses: d'une part, avec la déréglementation, les tarifs ont baissé et le

[Text]

and there was actually more demand for labour. The second thing is, that they deregulated at the right time, namely when the industry was on the upward swing rather than the downward swing, which is what we are experiencing. So, as I understand it, there has been very little effect. Now people have been thrown out of work in the last year or so but it has to do with the drop in demand due to the cyclical character of the industry itself.

The question I would put back to you is: Is the ease of adjustment greater with a deregulated market than with a regulated one? And my conclusion is: Yes, it is easier to adjust under those conditions.

Mr. Deniger: If there is competition.

Professor Stanbury: Yes, I believe there is competition.

The Chairman: Mr. Johnston.

Mr. F. Johnston: There are two things, if I may, sir, because you have gone from one subject to the other. I will take the last subject first.

Yes, there is quick adjustment under deregulation all right, but with considerable pain, both to the workers and to the industries which are trying to operate. So it is not all gravy to have deregulation when the industry is going down.

The second point was, in general, about the commuter services. I think a rather simple point needs to be made which is that there are many more—at least 10 or 15 and probably 20 times as many—points in the United States which will lend themselves to commuter services, than there are in Canada. I am not expert on the local services in Canada but I notice there are quite a few small operators providing service to outlying communities. So I do not really see any enormous benefits out of deregulation as far as the small communities are concerned in Canada. I think there are opportunities for smaller centers to be served. But that is a little out of my line, I do not hesitate to say, sir.

Mr. Deniger: As a final question if I may—Dr. Baldwin touched upon it but Mr. Stanbury and Mr. Jordan did not—and that is on the role of a Crown corporation or government-owned airlines in a free market society, and if indeed there was such a thing as a step towards deregulation being a small step or a giant step. Is it possible really to have a deregulation philosophy, policy and application when one, two, three, or four airlines are wholly or partly owned by a government, one that competes of course with private enterprise?

Professor Jordan: I refer you to the next last chapter of my monograph for Consumer and Corporate Affairs—I believe it is 13—and also appendix M, in which I compared the performance of the Crown corporations under regulation in both Australia and in Canada, with privately owned carriers in Australia, Canada and the U.S. I could find no effect, no

[Translation]

volume du trafic a augmenté, ce qui a fait augmenter également la demande de travailleurs. En second lieu, les Américains ont choisi le bon moment pour déréglementer, c'est-à-dire un moment où l'industrie était en expansion et non en récession, contrairement à ce que nous risquons de faire nous-mêmes. Les effets ont donc été minimes. Evidemment, depuis un an environ, des gens qui ont perdu leur emploi, mais il faut attribuer cela à une baisse de la demande due aux caractéristiques cycliques de l'industrie.

Maintenant, je vous pose cette question: est-il plus facile d'effectuer des ajustements quand l'industrie est déréglementée? Personnellement, j'aurais tendance à conclure que oui.

M. Deniger: S'il y a de la concurrence.

Professeur Stanbury: Oui, je suis convaincu que cette concurrence existe.

Le président: Monsieur Johnston.

M. F. Johnston: Deux choses entrent en ligne de compte et je vais commencer par le second des sujets que vous avez abordés.

Effectivement, des ajustements sont plus rapides avec la déréglementation, mais ils sont également beaucoup plus pénibles, à la fois pour les travailleurs et pour les compagnies qui doivent continuer à fonctionner pendant ce temps. En période creuse, la déréglementation n'est donc pas toujours rose.

Vous avez parlé ensuite des lignes locales. N'oubliez pas qu'aux États-Unis il y a peut-être dix, quinze et même probablement vingt fois plus de localités qui peuvent justifier des services locaux. Je ne suis pas un expert des lignes locales du Canada, mais j'ai noté tout de même qu'il y avait pas mal de petites compagnies qui desservait des collectivités isolées. Je vois donc mal quels avantages considérables ces petites collectivités tireraient de la déréglementation. Pour les petits centres, ces avantages me semblent bien plus probables. Mais je le répète, je suis loin d'être spécialiste.

M. Deniger: Une dernière question, si vous le permettez. Le docteur Baldwin en a parlé brièvement, mais M. Stanbury et M. Jordan n'en ont rien dit; je veux parler du rôle d'une société de la Couronne ou d'une compagnie aérienne appartenant au gouvernement dans une société de libre échange, du rôle qu'une telle société serait appelée à jouer dans le cadre de la déréglementation. Peut-on vraiment parler d'une politique de déréglementation, peut-on vraiment la réaliser quand deux, trois ou quatre compagnies aériennes appartiennent totalement ou en partie à un gouvernement, et concurrencent le secteur privé?

Professeur Jordan: Je me permets de vous référer à l'avant-dernier chapitre de l'étude que j'ai effectuée pour le ministère de la Consommation et des Corporations, je crois que c'est le chapitre 13, ainsi que l'appendice M; vous y trouverez une comparaison entre les réalisations des sociétés de la Couronne dans une situation de réglementation en Australie et au

[Texte]

differences in performance of the Crown corporation under regulation in any of those three countries, as opposed to privately owned.

Now the evidence, I hasten to emphasize, does not reflect open entry and no regulation, so it is very tenuous by extrapolating it to deregulation. But under regulation there is no appreciative difference in performance, depending upon ownership by a Crown corporation or a private one.

• 1125

Mr. Deniger: Do you have anything to say on that, Mr. Stanbury?

Professor Stanbury: Yes. A point to which I would refer you in the Economic Council's recommendations is that, as they pointed out, if you move towards liberalization of entry and of setting fares, you have to be sure that Crown-owned—and I use that also for the provincial sense—airlines are not either discriminated against or for.

Mr. Deniger: But they seem to say a slowdown of the growth for Crown-owned corporations in the Economic Council's report. Do they not?

Professor Stanbury: That is not my interpretation. I think the recommendation specifically is to say that, if you free up the entry and have, let us say, private-sector new entrants, you have to be sure that the Crown airlines are not being subsidized directly or indirectly, because obviously under those conditions you would have a situation of unfair competition.

But I would note that it may well be, with many or a number of Crown-owned airlines, that you could have a politicization of decisions concerning services and entry and so on; in other words, the airlines would get into the federal-provincial-relations diplomacy, as it is called these days. I think that would be rather undesirable. I think the airline system should be operated on basically economic principles, subject to the case where there is a good argument for social subsidization, and I have a suggestion on how to do that.

So I think it does complicate things a little bit. But, for example, one of the things you would have to change would be to make sure that Air Canada were not also expected to carry on serving small points which may now be uneconomical, or that they be given the right to serve those points with smaller non-jet aircraft, or that they simply be dropped and the turboprop operators allowed to come in and serve those points.

Mr. Deniger: But none of the witnesses . . . Again, I throw this out to the four witnesses . . . By the way, Mr. Jordan, you also mention that your work for Consumer and Corporate Affairs is going to come out in March or April. If we could have an advanced copy, it would be helpful for our—

[Traduction]

Canada et les réalisations des transporteurs privés en Australie, au Canada et aux États-Unis. Je peux vous dire que dans aucun de ces pays je n'ai pu trouver de différence entre les réalisations des sociétés de la Couronne en situation de réglementation et celles du secteur privé.

Je précise que les exemples que je donne ne tiennent compte ni d'une absence totale de réglementation ni du libre accès, si bien qu'une extrapolation en circonstance de déréglementation n'est pas très concluante. Mais en période de réglementation, il n'y a pas de différence notable entre une société de la Couronne et une société privée.

M. Deniger: Aviez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Stanbury?

M. Stanbury: Oui. Souvenez-vous que dans ces recommandations le Conseil économique a observé que plus on se rapprochait de la libéralisation de l'accès et de l'établissement des tarifs, plus il fallait faire attention à ce que les sociétés de la Couronne—y compris les sociétés provinciales—ne fassent pas l'objet de discrimination, que cette discrimination soit en leur faveur ou à leur détriment.

M. Deniger: Mais dans ce rapport le Conseil économique fait également allusion à un ralentissement de la croissance des sociétés de la Couronne, n'est-ce pas?

M. Stanbury: Ce n'est pas ce que j'ai compris. Pour moi, cette recommandation précise qu'avec la libéralisation de l'accès, avec l'arrivée de nouvelles compagnies privées, il importe de s'assurer que les compagnies de la Couronne ne sont pas subventionnées directement ou indirectement; en effet, cela constituerait une concurrence déloyale.

Mais il serait tout à fait concevable qu'un certain nombre de compagnies aériennes appartenant à la Couronne se laissent influencer par des considérations politiques dans leurs décisions relatives aux services, à l'accès, etc. Autrement dit, elles pourraient se lancer dans la diplomatie fédérale-provinciale, c'est le terme à la mode. A mon sens, ce serait regrettable. Le réseau aérien devrait se fonder avant tout sur des principes économiques, à l'exception des cas où des subventions sont justifiées pour des raisons sociales. Et à ce sujet, j'ai une suggestion.

Cela complique donc les choses. Mais par exemple, il faudrait cesser de compter sur Air Canada pour desservir de petites localités qui ne sont pas rentables actuellement ou alors il faudrait autoriser cette compagnie à desservir ces localités avec de petits appareils; une troisième solution serait de les abandonner aux compagnies qui ont des appareils turbo-propulsés.

M. Deniger: Mais aucun de nos témoins . . . Une fois de plus, je m'adresse à n'importe lequel d'entre vous. A propos, monsieur Jordan, vous nous dites que votre étude pour le compte du ministère de la Consommation et des Corporations doit être publiée en mars ou en avril; si vous pouviez nous en faire parvenir un exemplaire avant cette date, cela nous serait très utile.

[Text]

Professor Jordan: I have been told that there is an advanced copy in the hands of the committee staff.

Mr. Deniger: Fine.

Well, I guess my final question is this: Does any of the four witnesses see a need to keep the government-owned airlines, or would any of the witnesses espouse a return of the Crown-owned airlines to the private sector?

Professor Jordan: If you want a recommendation, I would say that, if you should pick up the policy of deregulation, I would not add the complicating factor of changing ownership. It will occur in due time, provided that the government adopts a consistent policy of not favouring a Crown corporation, either provincially or federally.

So I would say that, if you go deregulation, then leave the ownership alone. It will take care of itself in due time. If they are more successful, more efficient, and can respond more effectively, more power to them. They will survive very nicely.

The Chairman: Thank you. Yes, Mr. Johnston.

Mr. F. Johnston: I wonder if I could just comment on that. I think I would certainly agree that it would seem wise not to interfere with the commercial operations of a Crown corporation in Canada or any other place.

However, I think it very doubtful that you would see a Crown corporation in Canada go out of business for a long, long time, no matter what the entry is, no matter what rules of entry you have, because Canada is a big country, with very few people, and its demands are rather considerable. I think that you are going to need a strong lead carrier in the country, and I submit that probably, to put it bluntly, the task of the government is to just decide how big they are going to let Air Canada become. But you are going to need it, and it has to adopt a leading role in Canada for a good many years to come.

The Chairman: Thank you. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Well, given Mr. Johnston's last remark, I would like to turn to him first with a couple of questions.

Mr. Johnston says we are going to need Air Canada in the future. But he must recognize that Air Canada has abdicated its traditional responsibility to serve the marginal areas in the north and the less populous areas of Canada, in favour of providing a high-frequency service on the major trunk routes in an east-west sense in southern Canada. So it does not immediately follow that Air Canada is absolutely essential. In fact, this policy would not even encourage Air Canada to continue north-south services, which was their traditional role north of 60, for example.

• 1130

Now Mr. Johnston asked earlier who was going to put up the capital to finance these competitive new airlines. He asked where the money would come from, as if to say that the only

[Translation]

M. Jordan: Je crois que le personnel du Comité en possède déjà un exemplaire.

M. Deniger: Parfait.

Une dernière question: à votre avis, le gouvernement doit-il conserver ces compagnies aériennes ou bien au contraire, seriez-vous en faveur de les céder au secteur privé?

M. Jordan: Si vous voulez une recommandation, je pense que si vous choisissez la politique de la déréglementation, vous devez éviter de compliquer les choses en changeant la structure de la propriété. Cela viendra de toute façon avec le temps, à condition que le gouvernement adopte la politique logique qui consiste à ne pas favoriser les sociétés de la Couronne, qu'elles soient provinciales ou fédérales.

Ainsi, si vous choisissez la déréglementation, ne touchez pas aux sociétés gouvernementales. Cela se règlera tout naturellement par la suite. Plus ces compagnies seront rentables et efficaces, plus elles auront des réactions saines et mieux elles se débrouilleront, ne vous en faites pas pour elles.

Le président: Merci. Oui, monsieur Johnston.

M. F. Johnston: Vous permettez? Effectivement, je pensais qu'il ne faut pas chercher à modifier les activités commerciales des sociétés de la Couronne, au Canada ou ailleurs.

D'ailleurs, peu importe qu'on libéralise l'accès du marché, les règles qui régissent cet accès, le Canada est un très grand pays et en dépit de sa faible population, la demande est passablement élevée; je vois mal comment une société de la Couronne canadienne pourrait faire faillite. De toute façon, il faut qu'il y ait un grand transporteur à l'avant-scène et le gouvernement va probablement devoir décider jusqu'où il souhaite voir Air Canada se développer. Cette compagnie va être appelée à jouer un rôle important, un rôle d'avant-garde pendant de très nombreuses années.

Le président: Merci. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Je veux revenir aux dernières observations de M. Johnston.

Vous dites que nous allons avoir besoin d'Air Canada, mais en même temps, vous devez vous rendre compte qu'Air Canada a renoncé à sa responsabilité traditionnelle qui était de desservir les régions marginales du Nord, les régions les moins peuplées du Canada pour se consacrer plus exclusivement aux grandes liaisons est-ouest du Sud du Canada. On peut donc prétendre qu'Air Canada n'est pas absolument essentielle. En fait, cette politique n'encouragerait même pas Air Canada à maintenir ses services nord-sud, ses lignes traditionnelles au nord du 60^e parallèle.

M. Johnston a demandé plus tôt où l'on allait chercher les capitaux pour financer ces nouvelles compagnies aériennes concurrentielles. Il a demandé d'où ces capitaux viendraient,

[Texte]

ventures that can be embarked upon, which are likely to succeed, are those that the government embarks upon. From whom, Mr. Johnston, do they borrow the money? And who pays the shot, if those public sector ventures fail? For example, in the famous acquisition of Nordair, Air Canada paid 50 per cent more than the market value for your shares of Nordair. To many of us that was a colossal blunder and the taxpayers of Canada are footing the bill.

So when you say, Mr. Johnston, that there is no capital out there, you are suggesting that private individuals in Canada should not be trusted to take risk and to carry the can, if those risks prove to be failures. In other words, that when government fails all the taxpayers should pay, but we must not allow private individuals to take a risk. They might, perhaps, fail and, in that case, not be a burden to everyone but only to the shareholders and those that chose to participate in that venture. How do you respond to that?

Mr. F. Johnston: Well, I will start at the back and work my way frontwards on the question. I think I would be a very happy fellow, to make a general remark, if there were the means within Canada to provide a number of competing transcontinental airlines. As a customer I would be happy with that. But it is not there. I think that I am trying to be a realist about this. I think this is maybe desirable, but I just do not see the people in Canada that are going to put their money into airlines on the scale that is necessary.

Therefore, what I am saying is that I suspect that Air Canada is going to be there for a long time. I suspect also, and I know that the government is going to expect Air Canada to operate an economically viable airline because they do not want it to dip into the public purse. I think that is government policy and I think these are the instructions from the government. I suggest that if it happens in Canada the way it does in other countries, even though it is a Crown corporation, if the airline gets into bad trouble then we get a new management—this has happened in many cases.

I am just looking at the facts as they are and as I perceive them in the foreseeable future. I think that is all I meant when I said that I foresee a role for Air Canada for quite some time to come and certainly a role for CP as well. They have a big opportunity.

The Chairman: I wonder, Mr. Siddon, if I could throw a supplementary in?

Mr. Siddon: Sure.

The Chairman: Mr. Siddon said that Air Canada had abdicated its responsibility with regard to some of the smaller routes. Did Air Canada abdicate its responsibility or was it actually forced out of those routes so that the regional carriers could take over some of them?

Mr. F. Johnston: I understood that was a matter of policy, that this was done.

[Traduction]

comme s'il sous-entendait que les seules entreprises susceptibles de succès étaient forcément celles dont le gouvernement prenait l'initiative. A qui emprunte-t-on l'argent, monsieur Johnston? Et qui paie les pots cassés quand ces entreprises du secteur public échouent? Par exemple, prenez le cas fameux du rachat de Nordair; Air Canada a payé les parts dans cette compagnie 50 p. 100 de plus qu'elles ne valaient sur le marché. Nous sommes nombreux à penser que cela a été une gourde considérable et ce sont les contribuables qui paient la facture.

Par conséquent, monsieur Johnston, quand vous dites qu'il n'y a pas de capitaux, vous pensez qu'il n'y a pas au Canada de personnes privées à qui on peut faire confiance, qui sont prêtes à courir des risques et à payer les pots cassés si l'entreprise se solde par un échec. Autrement dit, quand le gouvernement échoue, ce sont les contribuables qui doivent payer et nous ne devons pas permettre aux particuliers de courir le risque. Or, s'ils échouaient, seuls les actionnaires seraient appelés à en subir les conséquences, c'est-à-dire uniquement des gens qui ont choisi librement de courir des risques. Qu'en pensez-vous?

M. F. Johnston: Je vais commencer par la fin de votre question; personnellement, je serais enchanté si le Canada pouvait accueillir un certain nombre de compagnies aériennes transcontinentales se concurrençant librement. En tant que client, cela me ferait le plus grand plaisir. Mais ce n'est pas le cas. Je cherche seulement à être réaliste. En théorie, c'est souhaitable, mais je vois mal comment la population canadienne pourrait financer un réseau de compagnies aériennes sur une échelle suffisante.

Par conséquent, j'ai l'impression que Air Canada est là pour longtemps. J'ai l'impression également, j'en suis convaincu, que le gouvernement va exiger d'Air Canada qu'il rentabilise ses opérations pour ne plus puiser dans la bourse publique. Je crois que c'est la politique du gouvernement, que les instructions données vont dans ce sens. Ce qui s'est produit dans d'autres pays va probablement se produire ici, bien qu'il s'agisse d'une société de la Couronne, si la compagnie éprouve des difficultés graves, on change de direction.

J'essaie de cerner les faits et de les voir dans la perspective d'un avenir prévisible. C'est tout ce que j'ai voulu dire quand j'ai dit qu'à mon avis la société Air Canada était là pour rester, qu'elle avait un rôle à jouer, de même que CP. C'est leur grande chance.

Le président: Monsieur Siddon, me permettriez-vous une question supplémentaire?

M. Siddon: Bien sûr.

Le président: M. Siddon a dit qu'Air Canada avait renoncé à ses responsabilités relatives à un certain nombre de lignes secondaires. Pensez-vous qu'Air Canada ait renoncé à ses responsabilités ou bien a-t-elle été forcée de les abandonner par des transporteurs régionaux que ces lignes intéressaient?

M. F. Johnston: Je croyais que la décision avait été politique.

[Text]

The Chairman: To provide some breathing space for regionals?

Mr. F. Johnston: That is right.

Mr. Siddon: One would wonder, Mr. Chairman, why we would put the risk-prone difficult routes upon the shoulders of the private sector that are supposed to be those that are going to be subject to the most traumatic failures, if they should not succeed. Yet we grant to Air Canada, the Crown airline, the gravy runs between Toronto and Montreal and many others. Then when they have financial difficulties as they did a few years ago, we pretend that we could issue some \$329 million worth of share equity in an airline we already own, in order to bail them out. I mean, it just does not add up.

Mr. Johnston has said that the means are not there for private sector airlines to move more aggressively into the southern trunk services. I would suggest that is a matter of opinion; it is not a matter of fact. Max Ward would move in tomorrow and CP Air would take up much more of the present east-west services in southern Canada if they had the chance, as would Pacific Western and EPA and Nordair and Québecair. I think it is merely an opinion, one I might say not that is not very well substantiated, to say that the means are not there.

To put it another way, Mr. Johnston, if the 329,000 shares that were issued to Air Canada by the Government of Canada—to the Government of Canada to recapitalize Air Canada's debt—if those shares were not put on the public market to realize their appreciated value, which is now reported at something like \$1,600 a share, do you not think those shares would sell? In fact, do you not think that we could strengthen Air Canada and at the same time recapture some \$400 million worth of government deficit in the process? Would it weaken Air Canada to do that kind of thing?

• 1135

The Chairman: Mr. Johnston, followed by Professor Jordan.

Mr. F. Johnston: I think I understand all your questions, and some of them are well placed. But I think some of these questions should be put to the management of Air Canada.

You talk about losses in the past. Well, I think they recouped them—a good share of those losses—and I think over the last few years they have paid back a good deal of money to their shareholders.

Mr. Siddon: A 6-per-cent rate of return.

Mr. F. Johnston: I think as far as selling shares to the public is concerned, that is a matter of policy to be decided, and I do not know about that.

An opinion? Yes, sir. I do not have not any crystal ball to look into the future, but I am saying at this time I do not see a number of people willing to invest in a substantial competing air service in Canada.

[Translation]

Le président: Pour laisser un peu d'espace aux transporteurs régionaux.

M. F. Johnston: Exactement.

M. Siddon: Monsieur le président, pourquoi confier les lignes les plus difficiles, celles qui présentent le plus de risques au secteur privé, qui est forcément bien plus cruellement frappé en cas d'échec. Pendant ce temps-là, nous donnons à Air Canada, la compagnie de la Couronne, des lignes qui sont du vrai gâteau, comme Toronto-Montréal, etc. Et puis lorsqu'ils commencent à avoir des difficultés financières, comme il y a quelques années, nous prétendons émettre des parts s'élevant à près de 329 millions de dollars dans une compagnie dont nous sommes déjà propriétaires, pour la renflouer. Cela n'a tout simplement pas de sens.

M. Johnston nous a dit que les compagnies du secteur privé n'avaient tout simplement pas les moyens d'occuper une plus grande part du marché du Sud. Je pense que c'est une affaire d'opinion, cela n'a rien à voir avec les faits. Max Ward arriverait demain matin si on le laissait faire et CP, s'il en avait la chance, s'approprierait une plus grande part des lignes est-ouest; Pacific Western, EPA, Nordair et Québecair feraient la même chose. À mon avis, c'est une affaire d'opinion et ceux qui prétendent que ces compagnies n'en ont pas les moyens n'ont pas de preuve de ce qu'ils avancent.

Autrement dit, monsieur Johnston, si ces 329,000 parts qui ont été émises par le gouvernement du Canada pour recapitaliser la dette d'Air Canada étaient offertes sur le marché public à un prix dicté par le marché libre, c'est-à-dire actuellement environ \$1,600 l'une, pensez-vous qu'elles se vendraient? En fait, ne croyez-vous pas que nous pourrions renforcer Air Canada et du même coup récupérer un déficit gouvernemental de quelque 400 millions de dollars? Est-ce que ce genre de chose affaiblirait Air Canada?

Le président: M. Johnston, suivi du professeur Jordan.

M. Johnston: Je pense comprendre toutes vos questions et certaines sont très pertinentes, mais, à mon avis, certaines devraient être posées à la direction d'Air Canada.

Vous avez fait allusion aux pertes encourues par le passé. Je pense qu'en bonne partie Air Canada a rattrapé ces pertes et qu'au cours des dernières années elle a donné pas mal d'argent à ses actionnaires.

M. Siddon: Un rendement de 6 p. 100.

M. F. Johnston: Pour ce qui est de l'émission publique d'actions, c'est une décision politique qui devra être prise, et je ne suis pas au courant de la question.

Si j'ai une opinion? Oui. Je n'ai pas de boule de cristal pour prédire l'avenir, mais présentement je ne vois pas beaucoup de personnes prêtes à investir dans une importante compagnie aérienne concurrentielle au Canada.

[Texte]

Mr. Siddon: Mr. Chairman, before we move to Professor Jordan, I wonder if Mr. Johnston, for the record, would clarify his background experience and his credentials in the industry prior to joining IATA. Is he from Transport Canada or one of the airlines? What is his past track record?

Mr. F. Johnston: No, I have been 35 years with IATA. Probably what happened before does not matter, but I was at one time an employee of the Canadian Pacific Railway.

Mr. Siddon: Thank you very much.

The Chairman: Professor Jordan.

Professor Jordan: I just want to point out that we all, when we talk about new airlines, think of a CP Air or an Air Canada or a Nordair. New airlines do not have to be big. I think you will find that most of the new airlines will be relatively small. If they are small, the capital requirements are not large. In the case of Southwest Airlines, they went into business with four 737s. Their capitalization was less than \$10 million at that time. Muse Air Corp. just this last July, with two DC-8-90s—I think they had around \$7 million or \$8 million of capitalization.

What usually happens is a small, fixed-base operator or a commuter or a level 3, 4, or 5 carrier leases—usually it does not buy—leases aircraft to provide service between points operated by the various airport authorities—in the case of Canada, Transport Canada, largely. The capital costs are very, very small relative to Air Canada and the large carriers. If they are successful, they grow. If they are not successful, they very quietly, quite literally disappear, to be replaced by somebody else, who will be successful or not.

The Chairman: Professor Baldwin.

Professor Baldwin: I just wanted to comment on the observation you made on the role of Air Canada, because I think it is an important one. I think we have to be prepared to be flexible with our objectives in life. Air Canada was established with one objective, essentially to create a partnership between the operating airline—and the government was going to create or have to spend a great deal of money to establish air services across this country, and it was perceived to be an efficient way of creating those services at that point. It was also perceived to be a reasonably efficient way of trying to establish a degree of a cross-subsidization, if you will, or degree of equality of fares, which we perceived to be important.

I think those two factors have pretty well disappeared in this world, and therefore one wants to ask what exactly is it the government wants from Air Canada. Certainly over the past 20 years, as it tried to develop regional services, it did not choose its own Crown airline as its vehicle. It chose other vehicles. In the future if we are going to move to a more

[Traduction]

M. Siddon: Monsieur le président, avant de passer à M. Jordan, je me demande si M. Johnston pourrait, pour la bonne forme, préciser quelles ont été son expérience et ses compétences dans l'industrie avant d'arriver à l'Association du transport aérien international. Venait-il de Transports Canada ou d'une compagnie aérienne? Quels sont ses antécédents?

M. F. Johnston: Non, je suis avec l'Association depuis 35 ans. Ce que j'ai fait avant n'a probablement pas d'importance, mais à un moment donné j'ai travaillé pour la compagnie ferroviaire du Canadien Pacifique.

M. Siddon: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Jordan.

Professeur Jordan: Je tiens à souligner que, lorsqu'il est question d'une nouvelle compagnie aérienne, nous pensons tous à une entreprise comme CP Air, Air Canada ou Nordair. Il n'est pas nécessaire qu'une nouvelle compagnie aérienne soit grande. Vous constaterez que la plupart des nouvelles compagnies aériennes sont relativement petites. Dans ce cas, les mises de fonds nécessaires sont peu importantes. Prenons, par exemple, *Southwest Airlines*, elle s'est lancée en affaires avec quatre 737. À ce moment-là l'immobilisation était inférieure à 10 millions de dollars. En juillet dernier il y a eu *Muse Air Corp.*, qui s'est lancée en affaires avec deux DC-8-90, ce qui représente un coût d'immobilisation de 7 ou 8 millions de dollars.

Voici ce qui se passe habituellement: un petit exploitant sédentaire ou un transporteur de niveau 3, 4 ou 5, se procure des avions par crédit-bail—habituellement il ne les achète pas—afin d'offrir un service entre des aéroports exploités par diverses autorités... au Canada il s'agit surtout de Transports Canada. Par comparaison à Air Canada et aux grands transporteurs, les coûts d'immobilisation sont minimes. Si elle a du succès, l'entreprise grandit. Autrement, elle disparaît littéralement sans bruit pour être remplacée par une autre qui aura peut-être plus de chance.

Le président: Monsieur Baldwin.

Professeur Baldwin: Je veux simplement faire une remarque sur ce que vous avez dit du rôle d'Air Canada, car je pense que c'est très important. Nous devons être prêts à faire preuve de souplesse pour ce qui est de nos objectifs. La société d'Air Canada a été créée essentiellement pour établir une association entre la compagnie d'aviation exploitante... et le gouvernement allait devoir créer ou dépenser énormément d'argent pour l'établissement de services aériens partout au pays, et ce fut perçu comme un moyen efficace de créer ces services à ce moment-là. On percevait également cela comme un moyen assez efficace d'établir un certain changement compensatoire, ou si vous voulez une certaine égalité des taux, ce qui était considéré comme important.

De nos jours ces deux éléments ont presque complètement disparu, donc il faut se demander ce que le gouvernement attend exactement d'Air Canada. Au cours des 20 dernières années dans ses efforts pour établir de services régionaux, le gouvernement n'a pas fait appel à la société de la couronne. Il a choisi d'autres moyens. Dans l'avenir si nous nous dirigeons

[Text]

competitive world, we have to ask what sort of bounds can be placed upon Air Canada's behaviour to ensure the one remaining objective that I can see, which is efficient low-cost service, is attained. I am not entirely clear we are going to get that by simply asking that the Crown airline operate in an efficient fashion. It may be, indeed, that a BCRIC-type solution, which I think you were referring to, selling off shares to the Canadian public in some way or form, may be required to ensure that the last objective, which is low-cost efficient service, be met.

• 1140

Mr. Siddon: Thank you, Professor Baldwin.

The Chairman: Do you have a supplemental?

Mr. Skelly: Just for a moment, the other question. Is there not an implicit situation there where you have a stable air service in this country? I just cannot accept the idea that the geography of this country can be compared with the United States. It does not hold up. But is it not one of the things implicit in the existence of Air Canada that we have a stable air service that is going to operate no matter what economic downturns may force other operators out and that, if that goes back to the private sector, we will no longer have that stable base from which we can manipulate, in a fairly ready manner, I think, the existence of air services? Mr. Baldwin, I think you got into the question of Crown corporations.

The Chairman: Professor Baldwin.

Professor Baldwin: I think that is an implicit assumption, going back to Bill's themes earlier that there are implicit assumptions on which our policies were based. I have a difficult time believing there is a necessity for a Crown airline to provide a stable service, in the sense that it is more likely to provide it than the private sector. While there are fluctuations in this business, the private sector in other countries where fluctuations have been permitted to be somewhat greater than here has continued to service the public on long distance, cross-country routes, similar to those to which you are referring.

The Chairman: Professor Jordan, would you like to comment on that?

Professor Jordan: A stable airline is one that lives for a long period of time, I would suggest. PSA has lived now for 33 years; Air California for 15 years. Successful low-cost carriers are indeed stable carriers. Those who leave—and we have instances of that—are replaced within three or four days. Now, that is an interruption of service, but I would suggest that you have interruptions of service of that duration by things like strikes, which are certainly a typical practice in our society. You may have the airline closed down for two or three or four weeks. It is certainly an inconvenience to a number of people. I am simply saying that the disruption due to strikes is no greater than, and in fact often exceeds, the disruption due to one airline's terminating service to be replaced by another one. So you have stability of successful airlines in terms of

[Translation]

vers un monde plus concurrentiel, nous devons nous demander quel genre de contraintes seront imposées à Air Canada afin qu'on atteigne le seul objectif qui reste, à ce que je peux voir, soit un service efficace peu coûteux. Je ne suis pas tout à fait convaincu que nous y arriverons en demandant simplement que la société de la couronne fonctionne de façon efficace. Il est fort possible qu'une solution comme celle de la BCRIC à laquelle vous avez fait allusion, c'est-à-dire la vente des actions au public canadien d'une manière ou d'une autre, soit nécessaire pour atteindre ce dernier objectif, si l'on veut arriver à un service efficace peu coûteux.

M. Siddon: Merci, monsieur Baldwin.

Le président: Avez-vous une question complémentaire?

M. Skelly: Une seconde pour l'autre question. N'y a-t-il pas là une situation implicite où l'on a un service aérien stable au pays? Je réfute l'idée que la géographie de notre pays puisse se comparer à celle des États-Unis. Cela ne tient pas. N'est-ce pas un des éléments implicites de l'existence d'Air Canada que nous ayons un service aérien stable qui fonctionne constamment même si les ralentissements de l'économie obligent d'autres exploitants à abandonner les affaires? Et si ce service est remis à l'entreprise privée, ne perdrons-nous pas cette base stable qui nous permet d'agir assez facilement sur l'existence des services aériens? Monsieur Baldwin, je pense que vous avez abordé la question des sociétés de la Couronne.

Le président: Monsieur Baldwin.

Professeur Baldwin: Pour revenir aux propos de Bill, tout à l'heure, à savoir qu'il y a des hypothèses implicites qui sont à la base de nos politiques, je pense que c'est le cas. J'ai peine à croire qu'il est nécessaire qu'une société de la Couronne offre un service aérien stable, et qu'il est plus probable qu'elle le fasse que le secteur privé. Quoi qu'il y ait des fluctuations dans les affaires, dans d'autres pays où l'on a permis des fluctuations beaucoup plus importantes, le service privé a continué d'offrir au public des services sur les longs trajets, à travers les pays, semblables à ceux dont vous parlez.

Le président: Monsieur Jordan, voulez-vous commenter?

Professeur Jordan: Je prétends qu'une compagnie aérienne stable est une compagnie qui existe pendant longtemps. PSA existe maintenant depuis 33 ans; Air California depuis 15 ans. Les transporteurs à bas prix qui ont du succès sont en fait des transporteurs stables. Ceux qui abandonnent sont remplacés en trois ou quatre jours, nous en avons des exemples. Evidemment, cela provoque une interruption des services, mais je prétends que vous avez quand même des interruptions de service de cette durée causées par des grèves, qui sont certainement pratique courante dans notre société. Une compagnie aérienne peut devoir cesser ses activités pendant deux, trois ou quatre semaines. Evidemment, cela crée des inconvénients pour un certain nombre de personnes. Tout ce que je dis, c'est que des interruptions de service provoquées par les grèves ne

[Texte]

their own name, and you have stability of a series of airlines, often very small, in various city-pairs.

The Chairman: Mr. Johnston.

Mr. F. Johnston: With respect, Mr. Chairman, I think we are talking about the U.S. scene again, which is probably unique in the world. I am sure Professor Jordan will forgive me, but I would suggest that to apply conclusions based on the U.S. experience to our situation in Canada is not very helpful.

I have some numbers here that someone else dug out. It says here that, on origin-and-destination passenger basis, Canada's number-1 route is equal to number 10 in the United States. If you go down to number 5, Canada's number-5 route is number 43 in the United States. If you go on the basis of revenue tonne-miles, our number-1 route is 59 in the United States. So I do submit, sir, that you cannot take the principles that can be drawn from the research on the United States scene and apply them to Canada.

While I do have the floor, I would like to refer to Southwest Airlines and Air California as examples of the darling babies of the deregulated world. First of all, those carriers occupy an entirely special position. They occupy very special routes within an area with one type of equipment. Yes, they have done a very good job. Also, Texas, all in all, is a pretty highly populated state. So I do submit that to try to take those as the pattern for air services in Canada is not being realistic.

The Chairman: Professor Stanbury has a suggestion.

Professor Stanbury: Mr. Skelly was very concerned about stability of services and perhaps the disruption factor.

• 1145

Well, I have a modest proposal that we create an airline passenger ticket corporation in which a small tax would be applied to all tickets so that, if an airline went broke and passengers were stranded, they would be fed a hot meal, put into a first class hotel, and flown home by charter or other carrier the next day, at no cost. We have a Canada Deposit Insurance Corporation in Canada, analogously—for trust companies, banks, and related financial institutions—to ensure that no depositor gets hurt. Like Mr. Siddon, I would like to see people have the opportunity to risk their money by going into airlines. Bill Jordan is right too, they do not have to be that large to penetrate the market and be successful.

If you are concerned about service, put a minor insurance policy on everything and make sure that people get home the next day. We should not let the tail wag the dog on the

[Traduction]

sont pas plus importantes—en fait, elles les dépassent souvent—que les interruptions provoquées par une compagnie fermant ses portes pour être remplacée par une autre. Il a donc une stabilité à la fois chez les lignes aériennes qui ont du succès et aussi chez des compagnies aériennes, souvent très petites, reliant diverses villes.

Le président: Monsieur Johnston.

M. F. Johnston: Monsieur le président, je pense que nous parlons encore une fois de la situation américaine, laquelle est probablement unique au monde. Je suis sûr que monsieur Jordan me pardonnera, mais à mon avis, il n'est pas très utile d'appliquer à la situation canadienne des conclusions découlant d'expériences américaines.

J'ai des chiffres que quelqu'un d'autre a trouvés. On dit que, en ce qui concerne les passagers au départ et à l'arrivée, le trajet n° 1 du Canada correspond au trajet n° 10 des États-Unis. Si l'on passe au trajet n° 5 canadien, il correspond au trajet n° 43 aux États-Unis. Si l'on établit la comparaison en se fondant sur le revenu par tonne par mille, notre trajet n° 1 correspond au trajet n° 59 aux États-Unis. Alors je prétends que nous ne pouvons pas prendre comme principe d'appliquer à la situation canadienne les résultats des recherches effectuées aux États-Unis.

Pendant que j'ai la parole, je voudrais citer Southwest Airlines et Air California comme des exemples d'enfants chéris de la déréglementation. D'abord, ces transporteurs sont dans une situation tout à fait spéciale. Ils desservent des trajets très spéciaux à l'intérieur d'une région utilisant un seul type de matériel. J'admets qu'ils ont fait un excellent travail. De plus, toutes proportions gardées, le Texas est un état très peuplé. Je prétends donc qu'il n'est pas réaliste de vouloir appliquer au Canada ce modèle de service aérien.

Le président: Monsieur Stanbury a une suggestion.

Professeur Stanbury: Monsieur Skelly s'inquiétait beaucoup de la stabilité des services et peut-être des facteurs d'interruption.

Eh bien, j'ai une modeste proposition, il s'agirait de créer une société pour billets de passagers aériens; elle percevrait une petite taxe sur tous les billets vendus, de sorte que, si une compagnie fait banqueroute et que les passagers sont laissés en plan, on leur servirait un repas chaud, on les logerait dans un hôtel de première classe et on les ramènerait chez eux par vol nolisé ou tout autre transporteur le lendemain, sans frais supplémentaires. Au Canada pour protéger les déposants, nous avons une société d'assurance-dépôts analogue pour les compagnies de fiducie, banques et institutions financières connexes. A l'instar de M. Siddon, j'aimerais que les gens puissent prendre le risque d'investir dans les compagnies aériennes. Bill Jordan a raison; pour pénétrer le marché et avoir du succès, il n'est pas nécessaire d'avoir une grande compagnie.

Si le service vous préoccupe, instaurez une police d'assurance minime pour tout et assurez-vous que les gens soient ramenés chez eux le lendemain. Au sujet de la stabilité du

[Text]

stability of service. Remember the stability of the grave in which nothing changes except mouldering and decay. So I want the threat of entry; I want the opportunity for change, and I think that the threat of entry is crucial to that.

The Chairman: I must say your proposal is not quite as drastic as another modest proposal.

Just a minute now, Mr. Skelly, you are on a supplemental, so I am going to get back to Mr. Siddon, and I will get back to you later.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman, if I might finish off—and I have appreciated this elaboration on the whole question of airline stability—I must say, and I do not want to prolong that debate, but when Mr. Johnston suggested Canada is different, and that well may be true, but in Canada we get so married to our institutions we are afraid to try something that might be better. But we very often design tremendous inefficiencies into those institutions. For example, it is astonishing to me to look at Professor Jordan's data and see how some of these airlines operate on a much more cost-effective basis and yet our airports are paid for, gratis, by the people of Canada to the tune of \$500 million a year. And if you add in the Mirabel debt, \$500 million, \$600 million, \$700 million a year with the fuel subsidies. So to suggest that somehow we are unique, and our institution works well, denies the fact that it might be made to work a lot better if we were prepared to try some innovative alternatives.

I wanted to ask Professor Jordan, if I might, Mr. Chairman, a couple of questions relating to safety. These smaller airlines do not have much of a track record, although one or two of them, such as Air Florida, have been in the news in recent months. We saw a small airline, in British Columbia, as Professor Stanbury would recall, that operated in a state of very poor labour relations, operating, with very inadequate maintenance, a certain type of aircraft which is prone to its own deficiencies, and got into a lot of trouble. It was taken over by another organization which have tried to rebuild it, perhaps gone too far too fast, and now that is in a state of collapse. But there is a problem of safety arising out of bad labour relations and inadequate maintenance brought about by attempts to cut the operating margin to the bone. I was surprised that Professor Jordan did not show any data—perhaps because it is not available—comparing accidents and incidents per million passenger-miles, for example, for some of these airlines that provide low-frills service resulting in greater value for money, but perhaps increasing the risk factor in the process.

I would like, as a final shot, Mr. Chairman, to ask any of the panelists to respond to this proposition: In Canada we have

[Translation]

service, nous ne devrions pas laisser cela au gré des événements. Souvenez-vous de la stabilité de la tombe où rien ne change sauf la moisissure et la décomposition. Je veux donc la menace d'entrée, la possibilité de changement et pour cela, je pense que la menace d'entrée est déterminante.

Le président: Je dois dire que votre proposition n'est pas aussi draconienne qu'une autre proposition modeste.

Un instant, monsieur Skelly. Vous étiez sur une question complémentaire, je vais donc revenir à M. Siddon et je reviendrai à vous plus tard.

M. Siddon: Merci, monsieur le président. Si vous me permettez de terminer—et j'ai apprécié ces précisions sur l'ensemble de la question de la stabilité des lignes aériennes—sans vouloir prolonger le débat, lorsque M. Johnston a suggéré que c'est différent au Canada, je dirai que c'est peut-être vrai, mais qu'au Canada, nous sommes tellement attachés à nos institutions que nous avons peur d'essayer quelque chose qui serait peut-être en mieux. Toutefois, très souvent, ces institutions sont conçues de façon très inefficace. Par exemple, je suis époustoufflé lorsque je regarde les chiffres du professeur Jordan et que je constate de quelle façon certaines compagnies fonctionnent sur une base efficacité-coût beaucoup plus grande, même si nos aéroports sont payés par les gens du Canada au rythme de 500 millions de dollars par année et que leur utilisation soit gratis. Et l'on doit ajouter à cela la dette de Mirabel, 500 millions de dollars, 600 millions de dollars, 700 millions de dollars par année, si on tient compte des subsides pour le carburant. Alors prétendre que nous sommes uniques en quelque sorte et que nos institutions fonctionnent bien, c'est oublier qu'elles pourraient fonctionner beaucoup mieux si nous étions prêts à envisager des innovations.

Monsieur le président, si vous me permettez, j'aurais quelques questions à l'adresse de monsieur Jordan touchant la sécurité. Ces petites compagnies aériennes n'ont pas tellement de bons résultats, quoique l'une ou deux d'entre elles, comme Air Florida, aient fait les manchettes au cours des derniers mois. Le professeur Stanbury se souviendra que nous avons connu en Colombie-Britannique une petite compagnie aérienne qui opérait dans un climat de relations de travail déplorables, où l'entretien était insuffisant, qui exploitait un type d'avion sujet à ses propres déficiences et qui a rencontré énormément de difficultés. L'entreprise a été prise en main par une autre organisation qui a essayé de la reconstruire, peut-être trop rapidement, maintenant tout est dans un état d'effondrement. Toutefois, il y a un problème de sécurité découlant des mauvaises relations de travail et de l'entretien insuffisant, suite à des tentatives de réduire au maximum les coûts d'opération. Peut-être que les données ne sont pas disponibles, mais j'ai été surpris que le professeur Jordan n'ait pas fourni de chiffres comparant les accidents et incidents par millions de mille-passager, par exemple, pour certaines de ces compagnies aériennes qui offrent des services simples où on en a plus pour son argent, mais qui, en même temps, augmentent peut-être les risques.

Comme dernière question, monsieur le président, je demanderai à n'importe quel des membres du groupe de nos visiteurs

[Texte]

spent a lot of money on regulation—regulatory processes—but we have not spent enough on radar, as Mr. Justice Dubin pointed out in his third report released yesterday. One has to wonder, if we get into this argument as to whether more competition means less safety, if too much regulation also means less safety in some respects. We have not put millions of dollars into upgrading our radar and air-traffic-control systems as we should, but we have been financing the travels, back and forth across Canada, of the Air Transport Committee, and all the bureaucracy and reports and paper production for which the CTC is responsible. Is there perhaps a trade-off there that we ought to look at very critically and say, well, maybe there is more value to be gained in less regulation and more of something else? Could I have some comments on that?

The Chairman: Professor Jordan and Professor Baldwin.

Professor Jordan: Well, I will give you some data on safety. My 1970 book gives the complete safety record in California, which was the relevant situation at the time. From 1949 through 1970, there were two fatal accidents among interstate carriers in California. One was a DC-3 in 1950 which happened to kill the wife and son of the owner of the airline and also seven other passengers. There was the crash in 1964 of Paradise that tried to land on Lake Tahoe and turned around and ran into a mountain.

• 1150

In both cases they were put out of business by the safety organization, the FAA, basically speaking, in the States. I know of no regulated airline who has been put out of business because of a crash so, in terms of motivation and without regulation, the encouragement to be safe, on pain of being out of business, is really very great.

Since that time, under regulation, there have been two more fatal accidents among those carriers: one was a PSA collision over San Diego, and I guess it was 1979 when it was regulated; the second was the Air Florida crash in Washington, again under regulation, but deregulation. In all cases the airlines were licensed by the operating agency—in the case in the U.S. by the FAA—and were found qualified to provide safe operational service. There is no proposal, that I know, for elimination of safety regulation.

In terms of your rates per 100,000 passenger-miles and so on, this is very, very comparable in terms of overall performance with the regulated carriers by the CAB. So the answer is that safety in the last 30 years has not been a distinguishing characteristic of regulation or deregulation as long as we have the safety regulation of the FAA or, in the case of Canada, of Transport Canada.

[Traduction]

de répondre à cette proposition: au Canada nous avons dépensé énormément d'argent sur la réglementation, sur les processus de réglementation, mais pas suffisamment sur les radars, comme l'a souligné le juge Dubin dans son troisième rapport divulgué hier. Alors on se demande si une plus grande concurrence signifie une sécurité amoindrie, et si trop de réglementation signifie également moins de sécurité dans certains domaines. Nous n'avons pas investi des millions de dollars dans l'amélioration de nos systèmes de radar et de contrôle du trafic aérien, mais nous avons financé le déplacement, aller-retour, partout au Canada du comité sur les Transports aériens et de toute la bureaucratie, des rapports et de la production de documents dont la Commission canadienne des transports est responsable. Peut-on arriver à un compromis où nous pourrions dire: Bien, on peut peut-être obtenir davantage en ayant moins de réglementation et peut-être un peu plus d'autres choses? Pourrais-je avoir des commentaires là-dessus?

Le président: Monsieur Jordan ou monsieur Baldwin.

Professeur Jordan: Bien, je vais vous fournir certaines données sur la sécurité. Mon livre de 1970 donne des dossiers complets de la sécurité pour la Californie, qui sont pertinents pour la situation de l'époque. De 1949 à 1970, en Californie, il y a eu deux accidents fatals chez les transporteurs inter-États. Dans l'un, en 1950, il s'agissait d'un DC-3 au cours duquel la femme et le fils du propriétaire de la compagnie, ainsi que sept autres passagers, furent tués. En 1964, il y eut l'écrasement de *Paradise*, lorsqu'un appareil a essayé d'atterrir sur le lac Tahoe, a fait demi-tour et frappé une montagne.

Dans les deux cas, la FAA, l'organisation de la sécurité pour les États, a mis fin aux activités de ces compagnies. À ma connaissance, cela n'est jamais arrivé à aucune compagnie aérienne réglementée à la suite d'un écrasement, donc, en termes de motivation et sans réglementation, il y a vraiment une très grande incitation à être sécuritaire si l'on ne veut pas courir le risque de perdre le droit d'exploiter.

Depuis lors, pendant la réglementation, il y eut deux autres accidents fatals chez ces transporteurs: il y eut la collision de PSA au-dessus de San Diego, et je pense que cette compagnie fut réglementée en 1979; le deuxième accident fut celui d'Air Florida à Washington, encore une fois pendant la réglementation, mais c'était une compagnie déréglementée. Dans chaque cas, ces compagnies avaient un permis d'exploitation de la FAA, pour les États-Unis, et étaient jugées compétentes pour offrir un service opérationnel sécuritaire. À ma connaissance, il n'y a aucune proposition visant l'élimination des règlements de sécurité.

Quant à vos taux par 100,000 passager-mille, c'est pour la performance générale très comparable à celle des transporteurs réglementés par le CAB. Donc la réponse est qu'au cours des 30 dernières années, la sécurité n'a pas été une caractéristique distincte de la réglementation ou de la déréglementation, pour ce qui est des règlements de sécurité de la FAA ou, au Canada, du ministère des Transports.

[Text]

Mr. Siddon: But, as operating margins and profits are cut to the bone, you would have to agree there might be a tendency to fly by the seat of your pants.

Professor Jordan: I am well aware of that argument. I am also aware that there are many regulated airlines who are losing money, and I have never seen a study by those airlines to say that those who are incurring losses are less safe than those who are making large profits. Is Pan American less safe than Delta? I know no one who argues that, on either side of the debate. I think the fact is—

Mr. F. Johnston: You are right, nobody argued.

Professor Jordan: —why should unregulated airlines be accused of cutting safety because of losses, while the regulated carriers are not, and when both operate under the jurisdiction of the federal regulation, the safety regulation?

The Chairman: Mr. Baldwin, did you wish to comment on this?

Professor Baldwin: Well, only briefly. I think we have to beware of the argument that there will be no safety problems, because I think there will be some safety problems, and I think we should worry about them. But that does not mean we should oppose a more flexible regulatory framework; it means we should ask whether or not our safety standards are up to what will be required of them at the time. Certainly we are asking that question now at the Dubin Commission reports, and it strikes me it is not a difficult question to resolve.

The Chairman: A final question, Mr. Siddon.

Mr. Siddon: I wondered if anybody had a comment on the fact that our Canadian airlines, in spite of the fact their costs are higher per passenger-mile or tonne-mile, and the overall operating efficiency is not superior to that of these U.S. airlines, what would happen if they had to start paying the cost of the airports they are operating into the way the U.S. airlines do? Is there a significant, hidden subsidy to the Canadian airlines, whether they be the Crown corporation or the private airlines?

Professor Jordan: Let me respond to that.

The Chairman: Professor Jordan and then Mr. Johnston.

Professor Jordan: I have not yet gone into a study of airline charges. We know the fuel charges of the airports charged by Transport Canada are higher than in the States. It is my understanding that the other charges for terminal services, landing fees and so on, are also higher in Canada than in the United States. So in terms of airport landing fees and terminal charges and so on, there is no saving to the airlines in Canada as opposed to U.S. operations.

Mr. Siddon: But the government injects a net subsidy of between \$500 million and \$700 million a year to the operation of airports in Canada, whereas U.S. airports operate under

[Translation]

M. Siddon: Toutefois, ne seriez-vous pas d'accord que, si l'on réduit au strict minimum, les marges d'exploitation et les profits, on peut avoir tendance à faire voler des boîtes à savon.

Professeur Jordan: Je connais bien cet argument. Je sais aussi que beaucoup de compagnies aériennes réglementées perdent de l'argent et je n'ai jamais vu d'étude montrant que celles qui ont des pertes sont moins sûres que celles qui font de gros profits. Est-ce que *Pan Américain* est moins sûre *Delta*? A ma connaissance, personne ne le prétend, ni d'un côté ni de l'autre. En fait . . .

M. F. Johnston: En effet, personne ne le prétend.

Professeur Jordan: . . . pour quelles raisons devrait-on accuser les transporteurs non réglementés qui perdent de l'argent de restreindre la sécurité, alors que ce n'est pas le cas pour les transporteurs réglementés et que tous deux relèvent de la compétence fédérale pour ce qui est de la réglementation de la sécurité?

Le président: Monsieur Baldwin, avez-vous un commentaire à faire?

Professeur Baldwin: Un bref commentaire. Il faut nous méfier de l'argument selon lequel il n'y aura pas de problème de sécurité, car à mon avis il y en aura tout de même et nous devrions nous en préoccuper. Toutefois, cela ne signifie pas que nous devrions nous opposer à un cadre de réglementation plus souple. Cela signifie que nous devrions nous demander si oui ou non, nos normes de sécurité correspondent à ce qui sera requis à ce moment-là. C'est certainement la question que pose le rapport de la Commission Dubin, et ce qui me frappe, c'est que la question n'est pas difficile à résoudre.

Le président: Monsieur Siddon, une dernière question.

M. Siddon: Nos compagnies aériennes ont des coûts par passager-mille ou par tonne-mille plus élevés et leur performance générale n'est pas supérieure à celle des compagnies américaines. Qu'arriverait-il si elles devaient défrayer le coût des aéroports qu'elles utilisent comme cela se fait aux États-Unis? Quelqu'un voudrait-il faire une remarque à ce sujet? Y a-t-il là une importante subvention cachée aux compagnies aériennes canadiennes, qu'elles soient des canadiennes, qu'elles soient des sociétés de la Couronne ou des transporteurs privés?

Professeur Jordan: Je vais répondre.

Le président: Monsieur Jordan, suivi de M. Johnston.

Professeur Jordan: Je n'ai pas encore effectué d'étude portant sur les frais des compagnies aériennes. Par exemple, nous savons que les frais de carburant exigés par Transport Canada aux aéroports sont plus élevés qu'aux États-Unis. Je crois comprendre que les autres frais des services au terminus, les frais d'atterrissage et ainsi de suite sont plus élevés au Canada qu'aux États-Unis. Alors, en ce qui touche les frais d'atterrissage et les frais de terminus et ainsi de suite, il n'y a aucune épargne au Canada pour les compagnies aériennes par rapport aux États-Unis.

M. Siddon: Toutefois, le gouvernement a investi des subsides nets de 500 à 700 millions de dollars par année pour l'exploitation des aéroports au Canada, alors qu'aux États-Unis, ces

[Texte]

regional authorities which operate on a cost-recovery basis. So where is the money coming from?

Professor Jordan: They get their revenues from concessions at the airport as well as the airlines. Most airports—I cannot speak for all of them—the majority in the U.S. have an arrangement so that they maximize revenues from concessions, you know, restaurants and liquor, car rentals and all these ancillary services. The residual is then paid by the airlines and that can fluctuate and is usually relatively low. They make their money off the liquor and the car rentals and this kind of thing.

• 1155

Mr. Siddon: You do not pay less at Canadian airports.

Mr. F. Johnston: If I may sir, just quickly, Mr. Siddon has of course raised to me rather a painful point. The Canadian airlines and their airports pay much more for their airport facilities than they do in the States and have been increasing the amount of their charges on the airlines over the last two years, and you may say, properly, to meet the costs. At all principal airports in Canada, the operating costs are met by the charges on the airline—although there are some exceptions—so, as Professor Jordan has acknowledged, that is an important cost in comparing the two sets of operations.

Mr. Nowlan: Can I get a supplementary to clarify that? Operating costs, but again the difference, as I understand it, is that in the United States the infrastructure in capital costs, I thought, were born by the airlines.

Mr. F. Johnston: Well yes, in most airports they have a different financial arrangement whereby bonds are floated which are guaranteed by the revenues from the carriers in return for which the carriers get a pretty good negotiating position in what happens at the airport and how the money is spent. We are not really in that position in Canada.

Mr. Nowlan: Thank you.

Mr. F. Johnston: Yes, the carriers do have to pay; there is an imputed interest factor on the cost of all airports in Canada which are expected to be met by the charges of the airlines.

Mr. Siddon: The accounts of Canada will still show, gentlemen, that the Canadian taxpayer is subsidizing Canadian airports, air-traffic control, capital and operations in total to an amount exceeding \$500 million a year. The accounts of Canada will show that.

Professor Stanbury: I may suggest to the Chairman that one of the experts on this subject, who happens to be in the room, is Jim Smith of ATAC who has published on this issue. Perhaps it would be useful to ask him to come to a subsequent

[Traduction]

aéroports relèvent des pouvoirs régionaux qui les exploitent en recouvrant les coûts. Alors, d'où vient cet argent?

Professeur Jordan: Les revenus proviennent des concessions à l'aéroport, ainsi que des lignes aériennes. Je ne peux pas parler pour tous les aéroports des États-Unis, mais la plupart d'entre eux ont des ententes leur permettant de tirer le maximum de revenus des concessions comme les restaurants, les ventes de boisson, la location d'autos et tous ces services connexes. Ce qui reste est ensuite versé par les compagnies aériennes, cela peut fluctuer et habituellement ce n'est pas très élevé. Ils tirent leurs revenus de la vente de boisson et de la location d'autos, et des commerces de ce genre.

M. Siddon: Vous ne payez pas moins les aéroports canadiens.

M. F. Johnston: Si vous me permettez, rapidement, M. Siddon vient de soulever un point qui m'est particulièrement pénible. Au Canada les compagnies aériennes paient beaucoup plus pour l'utilisation des installations des aéroports qu'aux États-Unis, et les aéroports ont augmenté les frais demandés aux compagnies aériennes au cours des deux dernières années et ce, afin de couvrir les frais, évidemment. Dans tous les principaux aéroports du Canada les coûts d'exploitation sont récupérés par les frais imputés aux compagnies aériennes—quoiqu'il y ait quelques exceptions—donc, comme l'a reconnu le professeur Jordan, c'est un coût important lorsque l'on compare les deux situations.

M. Nowlan: Puis-je poser une question complémentaire pour obtenir des précisions? On parle de coûts d'exploitation, mais la différence, si j'ai bien compris, c'est qu'aux États-Unis les coûts d'immobilisation pour l'infrastructure sont défrayés par les compagnies aériennes.

M. F. Johnston: Oui, en effet, dans la plupart des aéroports ils ont des ententes différentes de financement grâce à des obligations flottantes garanties par les revenus des transporteurs, en retour de quoi ces derniers sont dans une assez bonne position pour négocier ce qui fait à l'aéroport et la façon d'utiliser cet argent. Ce n'est pas du tout la situation au Canada.

M. Nowlan: Merci.

M. F. Johnston: En effet, les transporteurs doivent payer; au Canada il existe un intérêt imputé au coût de tous les aéroports, qui doit être récupéré grâce aux frais imposés aux compagnies aériennes.

M. Siddon: Messieurs, les comptes publics du Canada indiqueront toujours que le contribuable canadien subventionne les aéroports canadiens, le contrôle du trafic aérien, les coûts d'immobilisation et d'opération pour un montant total dépassant 500 millions de dollars par année. Voilà ce qu'on retrouve dans les comptes publics du Canada.

Professeur Stanbury: Monsieur le président, je tiens à vous dire que l'un des experts sur la question est justement ici, il s'agit de Jim Smith, de l'ATAC, qui a publié quelque chose sur la question. Il serait peut-être utile de l'inviter à une

[Text]

meeting to discuss this in more detail. It is my understanding from reading his material that there is a substantial subsidy but it varies tremendously by airport. I think he is very knowledgeable and I think could help the committee.

The Chairman: Okay.

Mr. Siddon: Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Siddon, did you have other questions you wished to ask? Oh I am sorry, not Mr. Siddon, Mr. Skelly.

Mr. Skelly: A follow-up.

The Chairman: Just before you start, are there any other members who wish to put questions? I have some I would like to put. Mr. Skelly.

Mr. Skelly: Just to pursue some of Mr. Siddon's questions on the detail there. The drift certainly, I think, moved off in terms of safety from the original carrier that Mr. Siddon was talking about which, I guess, could be considered as a subregional carrier that had quite an accident history as do some of the others. Mr. Stanbury got into the point of saying that there ought to be an insurance fund to bail passengers out. In some of the subregions that are involved, and I guess the coast of British Columbia is as good as any, economic development can be tied to the stability of air service. Mr. Siddon went through the evolution of a number of carriers that were eventually swallowed up by a group that attempted to establish some basic subregional carrier potential and now they seem to be close to the wall and disappearing. The question I would like to put to Mr. Stanbury and some of the others is, what other options are available? This carrier has the right to go broke certainly or shut its doors and close down service, which will eventually affect economic development, cause inconvenience along the coast of B.C. and affect others' investments, but what options are available? First, is it desirable to produce some stable subregional air capability, and we will use this example, but I am sure it applies in northern Saskatchewan or the east coast, then if it is desirable what options are available to us? The Crown-corporation route might be a possibility; subsidies to areas that need some basic level of service; or certainly just throw it open to private enterprise to allow them to try and make a go of it in the present economic circumstances. Is it desirable to produce that stable level of air service however you may determine it? What mechanisms have you available to do that?

• 1200

The Chairman: Professor Stanbury.

Professor Stanbury: Thank you, Mr. Chairman. Actually you have outlined most of them very nicely. Let us just review that. You can subsidize a particular carrier to make sure you get the desired level of service. Second, you can open up the entry and assume that, if the economies of scale are not very great, you will get at least what the market will provide that way. Third, you could give a monopoly on selected routes but I would emphasize that, in some cases, even a monopolist might

[Translation]

prochaine réunion pour discuter en détail la question. Après avoir lu ses travaux, je crois savoir qu'il y a des subventions importantes, mais qu'elles varient énormément selon les aéroports. Je pense qu'il est très informé de la question et qu'il pourrait être utile au Comité.

Le président: Très bien.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Siddon, aviez-vous d'autres questions? Je m'excuse, pas M. Siddon, mais M. Skelly.

M. Skelly: Une question complémentaire.

Le président: Avant de prendre la parole, y a-t-il d'autres députés qui désirent poser des questions? Je voudrais en poser moi-même. Monsieur Skelly.

M. Skelly: Je veux simplement faire suite à la question de détail de M. Siddon. M. Siddon parlait de la sécurité des premiers transporteurs, que l'on pourrait considérer comme des transporteurs de district, lesquels avaient connu de nombreux accidents comme d'autres, mais je pense que cela n'est plus le cas. M. Stanbury a suggéré un fonds d'assurance pour dépanner les passagers. Dans certains districts visés, et je pense que la côte de la Colombie-Britannique est un aussi bon district que n'importe quel, on peut lier le développement économique à la stabilité du service aérien. M. Siddon a décrit l'évolution d'un certain nombre de transporteurs qui ont été en fin de compte avalés par un groupe essayant d'établir un système de transport de district, mais finalement menacé de disparition. Ma question à M. Stanbury et aux autres est la suivante: quelles sont les options disponibles? Ce transporteur a certainement le droit de faire banqueroute ou de fermer ses portes, de mettre fin à son service, ce qui nuirait au développement économique de la côte de la Colombie-Britannique et aurait des inconvénients affectant aussi d'autres investissements, mais quelles sont les options disponibles? Premièrement, est-il souhaitable de mettre en place un service aérien de district stable? Nous utilisons cet exemple, mais je suis sûr qu'il est valable pour le nord de la Saskatchewan ou la côte est. Alors si c'est souhaitable, quelles sont les options qui s'offrent à nous? La création d'une société de la Couronne est peut-être une possibilité, les subventions aux régions ayant besoin de services de base en sont une autre; il y a aussi bien sûr la possibilité de laisser l'entreprise privée tenter sa chance dans la conjoncture économique. Est-il souhaitable de produire un service aéronautique stable, quelle que soit la façon de s'y prendre? De quels mécanismes disposez-vous pour cela?

Le président: Monsieur Stanbury.

Professeur Stanbury: Merci, monsieur le président. En fait, vous venez de les citer. Faisons une petite revue. On peut subventionner un transporteur particulier afin d'assurer le niveau souhaité de service. Deuxièmement, vous pouvez libérer l'entrée et présumer que vous allez atteindre au moins ce que peut fournir le marché, si les économies d'échelle ne sont pas trop grandes. Troisièmement, vous pouvez donner un monopole sur des routes précises, mais je dois souligner que, dans

[Texte]

not be able to make money except at fares which would be unacceptable to many of the members of isolated communities. Or, fourth, you can go to a Crown corporation or an arm of a Crown corporation.

Now the thing I would emphasize about the B.C. example and Air West, in particular, is that flying on the B.C. coast is under some of the toughest conditions in the world, as I understand it. I am not a professional pilot. But it is tough because of the fog, because of the mountains and having to land in very tight conditions; also, the markets are not exceptionally large in many of those communities. So, yes, I think stable air service is important to those communities. If it cannot be done through open entry—in other words if it does not provide the level of service that MPs or members of the community think is appropriate, then you have to subsidize it; perhaps even protect the entry as well, in order to facilitate the kind of level of service you want.

The thing that I would emphasize is that, if we want to do it, let us make that an open and a clear decision; let us vote the money through Parliament or let us finance it, as I say, through an excise tax on passenger tickets. Then we can judge the performance of that carrier. Is it meeting the schedules? Is it maintaining the level of maintenance and safety that we think is important, and so on. I think those are the options which are available to you.

Mr. Skelly: Would you choose one, in terms of saying that stable air service is a necessity in a particular area, and that there are some serious consequences that occur every day? Would you choose one of the mechanisms as being superior to another, in terms of guaranteeing that stability?

Professor Stanbury: I would think that the subsidization route is preferred because it is more transparent, and so on. I would not necessarily limit it to a single carrier, because it may well be that there is room for more than one carrier to offer that. In fact, one way is that, if it is a per-unit subsidy, the more efficient carrier will make more money, and so he should. There should be some encouragement of that.

Now, I am not saying that every route can support two different companies offering the service. You have got to look at the detailed economics of it. But, yes, I think I would prefer the subsidy solution, if you really know what you want and if you are convinced that the market cannot provide the level of service you desire. But the danger is, of course, that, if you do it through the subsidy route, there will be political pressures as you know, to enlarge and expand and develop that service. People prefer to travel at lower fares than higher fares and, if other members of the public will foot the bill then, obviously, it would be nice to be able to expand and get better service at other people's expense.

The Chairman: Professor Jordan.

Professor Jordan: I could suggest one option that I believe was not mentioned and that is the best way to get stable service is to have low-cost service. That means that any given

[Traduction]

certain cas, même avec un monopole, il peut arriver qu'il soit impossible de faire des profits, à moins d'imposer des tarifs que ne sauraient pas accepter aux gens des collectivités isolées. Quatrièmement, vous pouvez choisir une société de la Couronne ou une agence d'une société de la Couronne.

Maintenant, je veux souligner au sujet de la Colombie-Britannique et d'Air West, en particulier, que les vols sur la côte ouest sont soumis à des conditions extrêmement difficiles, peut-être les plus difficiles au monde, si je comprends bien. Je ne suis pas pilote professionnel. Mais les vols sont difficiles à cause du brouillard, des montagnes et d'atterrissage très serrés. Aussi, les marchés ne sont pas très grands dans plusieurs de ces collectivités. Alors, je pense qu'un service stable y est important. Si on ne peut pas le fournir par la liberté d'entrée—en d'autres termes si l'on ne peut pas fournir le niveau de service que les députés ou la collectivité estiment normal—alors vous devez le subventionner; peut-être même protéger l'entrée afin de faciliter le genre de service que vous voulez avoir.

Mais si nous voulons le faire, que ce soit par une décision ouverte et claire; votons l'argent au Parlement ou trouvons le par un impôt sur les billets des passagers. Une fois cela fait, nous pouvons juger de la performance du transporteur. Est-ce qu'il est fidèle aux horaires? Est-ce qu'il maintient le niveau d'entretien et de sécurité que nous trouvons important, et ainsi de suite. Telles sont les options qui s'offrent à vous.

M. Skelly: Choisiriez-vous une de ces options pour obtenir le service stable jugé nécessaire dans une région particulière à cause des conséquences sérieuses chaque jour? Choisiriez-vous un de ces mécanismes comme supérieur à un autre afin de garantir la stabilité?

Professeur Stanbury: A mon avis, la subvention est le meilleur moyen parce qu'elle est plus claire, etc.. Je ne la limiterais pas nécessairement à un seul transporteur, car il se pourrait que plus d'un transporteur puisse offrir ce service. Si la subvention est donnée par unité, le transporteur le plus efficace sera plus rentable et il doit être ainsi. On doit encourager cette rentabilité.

Je ne dis pas que chaque ligne peut soutenir deux transporteurs offrant les mêmes services. On doit étudier de près les chiffres. Mais je pense que je préférerais la subvention, si vous êtes certain de ce que vous voulez avoir et si vous êtes convaincu que le marché ne peut pas fournir le niveau de service souhaité. Mais, dans ce cas, on offre le flanc aux pressions politiques, pour que le service soit développé; c'est un danger. Les gens préfèrent voyager aux tarifs les plus bas et si les autres membres du public paient, il sera évidemment mieux de développer et d'améliorer le service aux dépens du public.

Le président: Monsieur Jordan.

Professeur Jordan: Il y a une option qui, à mon avis, n'a pas été mentionnée. La meilleure façon d'obtenir un service stable est de fournir un service à bas prix. Cela veut dire qu'un

[Text]

level of revenue will support service as opposed to high-cost service. Anything that can be done to encourage low-cost operation would give you more service stability. We have a little bit of history—I am sorry to go back to the States—but there was a New England case, which is a small region, has low population, cold weather, small airports, and so on. The recommendation of a ministry-of-law judge who first heard the case was to put in a series of low-cost commuter carriers, open entry, no subsidy, and no certification. The board back in 1973-1974, which was in a period of very stringent regulations, opted to go for Air New England, which was a high-cost carrier and flying F-27s, larger aircraft. The first thing that happened was that Air New England got certificated; it reduced service levels, service frequency. Second, it started withdrawal from some of the smaller points and, third, it had a large subsidy payment; yet, despite that, last October it went out of business. Meanwhile the service is being provided through the commuter carriers, with open entry to the exemption by the CAB. So, low-cost operation is a very good way to have stable service.

Mr. Skelly: In terms of the area we are talking about, I think the problem basically is that some of the low-cost carriers in this region really have an interesting accident history which probably does not compare with anywhere else; that very terrifying trips can be had when you are flying up a highway at probably the telephone-pole level. They have eventually caught up with these people. It is a difficult place to operate in. I find it very hard, except probably in the Rocky Mountain areas of the United States, to make any comparison.

• 1205

The question was really a mechanism for stability in terms of operating safe aircraft into that particular subregion, and I think into many others; that you are going to need some fairly sophisticated equipment and good facilities in order to ensure that dependable service. What kind of mechanisms would you recommend to approach that one? Obviously, the costs are not going to cover it, or what is available in the market is not going to cover it.

Professor Jordan: I would recommend and emphasize that the money be spent on airport aids and navigation aids; get down to category-2 rather than category-1 minimums on your airports, preferably category 3; you know, not zero-zero flying. If you are really concerned about safety, you do not get safety with high fares or high operating costs; you get safety with equipment that allows you to navigate and fly precisely. So I would say to put your money into the Transport Canada operating budget as opposed to an economic regulatory budget.

The Chairman: Thank you, Mr. Skelly.

I would like to put a few questions, if the committee would permit. I have great difficulty equating the U.S. situation with the Canadian situation vis-à-vis distances and population. I think, for instance, of Atlantic Canada, where we have four provinces with about a tenth of the population of the country.

[Translation]

niveau de revenu donné peut soutenir le service, alors qu'un service élevé ne le ferait pas. Tous ce qui peut être fait pour faciliter une exploitation à bas prix sera source de stabilité. Il y a une petite histoire—je m'excuse de revenir aux États-Unis—mais il y avait un cas en Nouvelle Angleterre, qui est une région petite à population faible, avec un mauvais temps, de petits aéroports, et ainsi de suite. Le juge qui d'abord entendait le cas a recommandé une série de petits transporteurs locaux à bas prix, une entrée libre, sans subvention et sans certification. En 1973-1974, le conseil qui était dans une période de règlements très strictes, a choisi une compagnie, Air New England, transporteur à prix élevés, qui utilisait des F-27, des avions plus grands. La première chose qui s'est passée, c'est que l'Air New England s'est certifié; il a réduit le niveau et la fréquence des services. Deuxièmement, il a annulé les services dans de petits endroits, et troisièmement, il a reçu une grosse subvention. Malgré cela, en octobre dernier, il a fermé. Dans l'intervalle le service est fourni par des transporteurs locaux, avec entrée libre et exemption de la CAB. Alors, le fonctionnement à bas prix, c'est une bonne façon d'obtenir un service stable.

M. Skelly: En ce qui concerne la région dont nous parlons, je pense que le problème, c'est que les transporteurs à bas prix dans cette région ont, en fait d'accidents, des caractéristiques intéressantes et probablement pas comparables à d'autres régions; les voyages sont parfois épouvantables, on vole au-dessus de la route au niveau des lignes téléphoniques. Ils ont fini par les rattrapper. C'est une région où les conditions de pilotage sont difficiles. Je trouve très difficile de faire une comparaison, à l'exception peut-être de la région des Rocheuses aux États-Unis.

Il s'agissait en fait de trouver un système permettant d'exploiter une ligne aérienne stable et sûre dans ce district, et dans bien d'autres. Pour cela, il faut un équipement très sophistiqué, de bonnes installations. Que préconisez-vous? De toute évidence, les frais d'exploitation ne vont pas couvrir la mise de fonds, et ce que l'on trouve sur le marché non plus.

Professeur Jordan: Je recommanderais que l'on affecte les fonds disponibles aux installations aéroportuaires et aux aides à la navigation, que l'on passe aux minimums de la catégorie 2, et même de la catégorie 3, pour ce qui est des installations. Si vous vous préoccupez vraiment de l'aspect sécurité, ce n'est pas avec des tarifs élevés ou des frais d'exploitation élevés que vous l'obtiendrez ni avec un équipement qui permette une navigation précise. Je vous recommanderais donc de placer votre argent dans le budget d'exploitation de Transports Canada, plutôt que dans un budget de réglementation économique.

Le président: Merci monsieur Skelly.

J'aimerais poser quelques questions, si toutefois le Comité me le permet. J'éprouve beaucoup de difficultés à comparer la situation des États-Unis à celle du Canada pour ce qui est des distances et de la population. Je songe par exemple à la région atlantique du Canada qui comporte quatre provinces où l'on

[Texte]

In the deregulated system, I wonder what areas of Atlantic Canada would in fact receive daily air service. Obviously Halifax, the major population centre, would receive good service; St. John's in the foreseeable future will, because it is going to be an area of high economic activity.

But what about the smaller cities? And even forgetting the cities, what about the vast rural areas of Atlantic Canada—and there are great distances in Atlantic Canada—which would have then to rely perhaps on 8- or 10-passenger aircraft, and you would have to hope that you would get to an airport being served by one of the regionals or trunk carriers in time to get your flight? What happens to service in an area like that?

Let us say, for instance, as Professor Stanbury did, that there is a right time; that if we are going to go for deregulation we have to do it at the right time. The U.S. chose 1978, which seemed to be the right time. There is a downturn in the economy now and this may be the wrong time. So do you go from one to the other depending on what the times are? If there is a right time to deregulate, there must be a right time not to deregulate. It seems to me logical to assume from that, that at the right time you will have deregulation, but at the wrong time you go back to regulation. How do you resolve those, Professor Jordan?

Professor Jordan: Mr. Chairman, first of all, in terms of service with 737 aircraft or DC-9, the two-engine jet aircraft, the current route structure in Atlantic Canada would not change in terms of service to the present points receiving service with those kinds of aircraft. Again, I refer you to my study and I try to get the population information.

Mr. Johnston mentioned Southwest Airlines. Southwest Airlines has a 6.8 million population pool to draw upon—6.8 million. CP Air, in Canada alone, has a 8.6 million population pool to draw on. If we bring in the U.S. points that it serves it goes up to 19 million, but in Canada alone CP Air has a larger pool than does Southwest Airlines.

I am simply saying that it does not take large populations to support jet service; and high fares, given a population, discourage the use of any kind of service, be it jet or propeller. So I would suggest that Atlantic Canada would not lose service by jet aircraft at the present time.

• 1210

The next question becomes, how about the commuter operation, the two-engine turboprop, which Canada has a competitive advantage in producing? We produce the best of the commuter aircraft. It is being flown all over the world—

The Chairman: Except in Canada.

[Traduction]

trouve 1/10 de la population totale du pays. Dans un système de déréglementation, je me demande quelles parties de la région atlantique recevraient en fait un service aérien quotidien. De toute évidence, Halifax, principale agglomération, aurait un bon service, et Saint-Jean dans un avenir rapproché, étant donné que cette ville va devenir un centre d'activité économique intense.

Mais qu'en est-il de villes moins importantes? Et des vastes régions rurales de la partie atlantique du Canada—où les distances sont grandes—et qui devront dépendre d'avions pour 8 ou 10 passagers, en espérant arriver à un aéroport desservi par l'un des transporteurs régionaux ou interurbains, à temps pour attraper le vol? Que deviennent les services dans un endroit comme cela?

Disons, par exemple, comme l'a dit le professeur Stanbury, qu'il s'agit de choisir le bon moment, que si nous optons pour la déréglementation, il faut le faire au bon moment. Les États-Unis ont choisi 1978, année qui semblait être le bon moment. Or, vu le ralentissement actuel de l'économie, c'est maintenant un mauvais moment. Donc, passez-vous de la réglementation à la déréglementation et vice versa selon la conjoncture? S'il y a un bon moment pour passer à la déréglementation, il doit également y en avoir un pour la réglementation. Il me semble logique de présumer que l'on passe à la déréglementation au bon moment, mais qu'au mauvais moment on revient à la réglementation. Qu'en pensez-vous, monsieur Jordan?

Professeur Jordan: Monsieur le président, l'apport du 737 et du DC-9, avions à réaction à deux moteurs, ne changerait pas la structure actuelle du parcoures dans la région atlantique pour ce qui est des points desservis actuellement. Je vous réfère une fois de plus à l'étude que j'ai faite et j'essayerai d'obtenir les données démographiques.

M. Johnston a parlé de la compagnie *Southwest Airlines*. Cette dernière couvre un marché de 6.8 millions d'habitants. Quant à la compagnie CP Air, ne serait-ce qu'au Canada, elle dessert une population de 8.6 millions de personnes. Si on intègre à cela les points américains qu'elle dessert, le chiffre passe à 19 millions. Mais ne serait-ce qu'au Canada, la compagnie CP Air a un marché plus important que la compagnie *Southwest Airlines*.

Ce que je veux dire, c'est que vous n'avez pas besoin d'avoir une grosse population pour utiliser des avions à réaction. Les tarifs élevés freinent l'utilisation du transport aérien, quel qu'il soit, que l'avion soit à réaction ou non. Donc, d'après moi, si on utilisait les avions à réaction, la région atlantique du Canada n'aurait pas pour autant moins de services.

Ensuite on peut se demander ce qu'il advient du service de troisième niveau, des aéronefs à turbopropulseur à deux moteurs, dont la production est compétitive au Canada? Nous produisons en effet les meilleurs aéronefs du troisième niveau; ils volent dans le monde entier...

Le président: Sauf au Canada.

[Text]

Professor Jordan: I did not want to say that, but that is partially correct, certainly. I would simply point out that I said 5,000-population cities. If you go, again, to the U.S. experience, cities of 25,000 or less are almost without exception served by commuter carriers—and we have several studies on this—serving 25,000, 20,000, 15,000, 10,000, 5,000—all served by commuters, all without regulation, in that era, all without direct subsidy. They did so because anybody who found a niche and had low operating costs provided that service. I point out to you that the Atlantic Canada person, coming from a small town to Moncton or Saint John, then tying into the trunk, or the main line or the regional system, with lower fares will benefit from the long-haul lower fares as well as perhaps the same fares commuter-wise, from the small point to the hub, but then once he goes beyond the hub, he benefits from the low fares of the larger airlines.

So I am simply pointing out that in jet service, no change; no points would be lost. I say “no”—perhaps one, but in essence none. And many points would be gained, would be added, in net. In commuter service, ample evidence on that point: very small populations are quite adequate to support DASH-6 types of operation.

The Chairman: Professor Stanbury.

Professor Stanbury: I would like to address the timing question again. I think it is desirable to do it—to liberalize or to deregulate on the upswing. I think it makes the adjustment process very substantially easier. But I want to emphasize that you do not then regulate on the downswing. That is just a practical impossibility, and it is undesirable. In fact one of the things emphasized by the former chairman of the Civil Aeronautics Board, Mr. Marvin Cohen, is the adjustment process the airlines undertook when things tightened up. He provides I think pretty substantial evidence to suggest that losses were less than they otherwise would have been, under rather tough economic conditions.

There is disruption and adjustment, but I would emphasize that that occurs in other cyclical industries as well. The forest industry is facing very tough times in this country right now. Again, it is capital-intensive. In its case it sells its products internationally and it has to face the exchange rate and so on; those kinds of risks. The question is what setup, if you like, provides the greatest capacity to adjust to changing economic conditions? I would suggest that a more liberalized system—if not total deregulation, certainly a liberalized system—will facilitate that kind of adjustment. That will mean that service levels will change somewhat over the cycle. That will mean, for example, that if jet service drops somewhere, say in daily jet service, it could easily result in two commuter flights a day, or even three. That certainly is the experience in the United States: frequency actually grows. The jet-flight numbers drop, but the total number of aircraft landings and take-offs in a given area actually increase. So as I say, I think a liberalized structure, done on the upswing, is the way to go about it.

[Translation]

Professeur Jordan: Ce n'est pas ce que je voulais dire, mais c'est en partie correct. Je soulignerai seulement que j'ai dit des villes de 5,000 habitants. Si de nouveau, on compare l'expérience américaine, des villes de 25,000 habitants ou moins sont presque sans exception desservies par des aéronefs du troisième niveau et ce, sans réglementation et sans subvention directe. Ils ont procédé de cette manière, parce que tous ceux qui avaient des frais d'exploitation peu élevés fournissaient ces services. Nos résidents de la région Atlantique du Canada, qui vont d'une petite ville à Moncton ou Saint Jean, rejoignant ensuite la ligne aérienne principale ou la ligne régionale, moyennant un tarif peu élevé, profiteront des tarifs peu élevés du long trajet, ainsi que des tarifs du troisième niveau, pour aller d'un petit centre à un centre plus important. Et une fois qu'ils dépassent ce gros centre, ils profitent des tarifs économiques des compagnies aériennes plus importantes.

Donc un service assuré par les avions à réaction n'apporterait aucun changement, les mêmes points seraient desservis. Quand je dis aucun, il y en aurait peut-être un, mais qui ne serait pas essentiel. Et au fond on aurait beaucoup à y gagner. Pour ce qui est du service du troisième niveau il y a en fait de nombreuses preuves à ce sujet: de très petites municipalités suffisent à justifier l'emploi d'un DASH-6.

Le président: Monsieur Stanbury.

Professeur Stanbury: Je voudrais à nouveau parler du moment adéquat. Je pense qu'il est souhaitable d'opter pour la déréglementation lorsqu'il y a relance de l'économie. Je pense que cela facilite le processus de rajustement. Mais je tiens à insister sur le fait qu'il ne faut pas revenir à la réglementation en cas de ralentissement. C'est une impossibilité pratique et, en plus, ce n'est pas souhaitable. En fait, l'ancien président du Bureau de l'aviation civile, M. Marvin Cohen, a notamment parlé du processus de rajustement qu'avaient entrepris les compagnies aériennes, lorsque la conjoncture s'est resserrée. D'après ces preuves, les pertes étaient beaucoup moindres qu'elles ne l'auraient été autrement, grâce à ce processus.

Perturbation et rajustement se produisent également dans les autres industries cycliques. Par exemple, l'industrie forestière se heurte actuellement à de grosses difficultés au Canada. Bien que cela soit une industrie de capital elle vend ses produits à l'étranger et doit faire face au taux de change et à ce genre de risque. On peut alors se demander quel système permettrait le mieux de s'adapter aux fluctuations de la conjoncture? D'après moi, un système plus libéralisé, voire une déréglementation complète, permettrait ce genre de rajustement. Ce qui voudrait dire que au fur et à mesure du cycle, les niveaux de service changeraient quelque peu. Cela voudrait également dire que, par exemple, si un service assuré par des avions à réaction ne réussit pas quelque part, disons dans le service quotidien, on pourrait facilement le remplacer par deux vols de troisième niveau par jour, voire trois. C'est la situation dans laquelle se trouvent les États-Unis: la fréquence croît. Le nombre de vols assurés par des avions à réaction baisse, mais le nombre total d'atterrissages ou de décollages augmente en fait dans un endroit donné. Donc comme je le dis, adopter une

[Texte]

The Chairman: Professor Jordan.

Professor Jordan: I would suggest there is no right or wrong time to deregulate. You can deregulate or you can regulate at any time. I will point out that entrance occurs when the price of aircraft is low—not surprisingly—and that occurs on the downswing. So if you expect to have quick entry, you want to deregulate on a downswing.

But I also point out that the current situation worldwide, and in the States particularly, is nothing new. We have had three, four, major cycles of downswings and upswings. The U.S. experience is now in the fourth downswing—the downswing is rather interesting. The traffic in the 12 months ending in September 1981 is up 2 per cent from 1978, which was the last year of deregulation. It is down from 1979, but it is up from 1978, which, by the way, was the year in which they made over \$1 billion in profits. So it is not a matter of traffic. Their revenues, I might add, are up by 50 per cent over 1978. What has happened, in the repeated pattern of airline industry, is that they have a good period and go out and buy airplanes like crazy, and then those airplanes start arriving when the cycle turns, and they lose their shirts. Then up comes the upswing, and they make a pile of money again.

• 1215

Mr. Nowlan: Sounds like the hog industry.

Professor Jordan: Exactly, it is the hog cycle.

The Chairman: I have two other short questions to which I think the answers can be very brief. First of all, I am sure all our witnesses are aware that Wardair wants to become the third trunk carrier in Canada. Do you believe that the Canadian market can support a third trunk carrier?

Professor Jordan: Yes.

The Chairman: Yes. Mr. Johnston.

Mr. F. Johnston: It is an interesting question. I think that, whether Wardair is a trunk carrier or not, it is providing pretty substantial competition to the scheduled carriers at the moment. But I think it is a matter of policy, of course, for the government whether Wardair should be a scheduled carrier.

The Chairman: That is precisely why I asked the question, because we are recommending the policy to the government.

Mr. F. Johnston: I have said that I think Wardair is a pretty formidable competitor as it stands. Under some of the relaxed charter rules, they are providing, both within Canada and without, pretty intense competition to the scheduled carriers.

[Traduction]

structure libéralisée, lorsqu'il y a relance de l'économie, est d'après moi la manière de procéder.

Le président: Monsieur Jordan.

Professeur Jordan: D'après moi, il n'y a pas de bon ni de mauvais moment pour passer à la déréglementation. La mise en service de ces aéronefs se fera lorsque leur prix sera abordable, notamment en période de ralentissement économique. Si vous voulez faire une mise en service rapide, il faut opter pour la déréglementation en période de ralentissement économique.

Mais je tiens également à souligner que la situation actuelle dans le monde et notamment aux États-Unis n'est pas nouvelle. Nous avons eu trois ou quatre principaux cycles de ralentissement et de relance. Les États-Unis en sont maintenant au quatrième ralentissement, ralentissement qui est assez intéressant. Au cours de l'année terminée, en septembre 1981, le trafic aérien a augmenté de 2 p. 100 par rapport à 1978, dernière année de la déréglementation. Le trafic est à la baisse depuis 1979, mais à la hausse depuis 1978, année au cours de laquelle les États-Unis ont fait plus d'un milliard de dollars de profit. Donc, ce n'est pas une question de trafic. J'ajouterai que les recettes de l'industrie aéronautique ont augmenté de 50 p. 100 par rapport à 1978. Ce qui se produit, c'est que l'industrie aéronautique se retrouve régulièrement dans une bonne période, en profite pour acheter des aéronefs qui arrivent quand la conjoncture économique est de nouveau à la baisse, et alors elle s'arrache les cheveux. Ensuite, la conjoncture est de nouveau bonne et l'industrie aéronautique fait à nouveau des profits importants.

M. Nowlan: C'est comme l'industrie du porc.

Professeur Jordan: En effet, c'est le même cycle.

Le président: J'ai deux autres courtes questions à poser. Tout d'abord, je suis sûr que tous nos témoins savent que la compagnie Wardair désire devenir le troisième transporteur long-courrier au Canada. Pensez-vous que le marché canadien puisse se le permettre?

Professeur Jordan: Oui.

Le président: Oui, monsieur Johnston?

M. Johnston: C'est une question intéressante. A mon avis, que la compagnie Wardair soit ou non un transporteur long-courrier, elle fait à l'heure actuelle pas mal de concurrence aux transporteurs à horaire fixe. Mais je crois que, pour le gouvernement, décider si oui ou non la compagnie Wardair devrait être un transporteur à horaire fixe est une question de politique.

Le président: C'est précisément pour cette raison que j'ai posé ma question, parce que nous recommandons cette politique au gouvernement.

M. F. Johnston: Je dis que je trouvais que la compagnie Wardair constitue à l'heure actuelle une importante concurrence, que ce soit au Canada ou à l'étranger, et cela dans le cadre de la réglementation plus souple des services contrac-

[Text]

So I cannot answer your question, because I do not know whether it is of more use to the Canadian public in its present guise than it would be as a scheduled carrier. I think you could make an argument both ways on that one.

The Chairman: Thank you. Professor Baldwin, do you wish to comment?

Professor Baldwin: I think the economic evidence suggests that three carriers could probably be sustained on that trade route.

The Chairman: Okay. My final question. You know that in this proposed policy we have some lines drawn. For the regional carriers, for instance, there is a line drawn from Resolute Bay through Winnipeg, dividing east and west. We have the situation where at least one of the regionals is a wholly owned provincial Crown corporation and another one is a subsidiary of the national Crown corporation, although I do not know how you would describe its status. Is there a danger that, without that line, either of those two might undertake to put the other two regionals out of business? When you think of PWA, for instance, being owned by the Alberta government with a \$10- or \$12- billion fund at its disposal, I suppose, if the government wants to use it that way, could it put the other regionals out? Could it, in fact, become in a deregulated situation the main trunk carrier rather suddenly?

The second line, of course, is the 60th parallel, where the proposed policy would prevent the trunk carriers from operating. Do you think that is a good idea, or should the trunk carriers be allowed into the north as well? Start with Professor Baldwin and come around.

Professor Baldwin: I think the answer to your first question has to be very similar to that which we gave earlier: There is no reason why another carrier could not, indeed, make it on that route. So that is indeed the question: If Pacific Western or Nordair or EPA is effectively given operating authority across this country, is it possible that they could become a trunk airline? I think the answer is yes. But whether or not that would occur, because of the deep purse available to Pacific Western rather than the others, is a very difficult question to answer. We have very little evidence on the behaviour of PWA over a long period of time with the public purse behind it. I rather doubt that this is the way in which the Alberta government would want to waste its money. It finds other ways of doing that.

The Chairman: I think I doubt it, too. But I think the possibility is there.

Mr. Nowlan: It is the same as it is for Quebecair, Mr. Chairman, utilizing the pension fund of Quebec.

Professor Baldwin: But this is a point I have made earlier—

[Translation]

tuels. Donc, je ne peux pas répondre à votre question, car je ne sais pas si la compagnie Wardair rend davantage maintenant service au public canadien qu'elle ne le ferait en tant que transporteur à horaire fixe. On peut soutenir les deux points de vue.

Le président: Merci. Monsieur Baldwin, avez-vous des commentaires à faire?

Professeur Baldwin: Je crois que le marché pourrait permettre trois transporteurs long-courrier.

Le président: Bon. Voici ma dernière question: vous savez que notre projet de politique contient des lignes de démarcation. Par exemple, pour les transporteurs régionaux, nous avons tracé une ligne à partir de Resolute Bay, qui passe par Winnipeg, séparant l'Est de l'Ouest. Il se trouve qu'au moins un des transporteurs régionaux est une société de la Couronne provinciale à part entière et que l'autre est une filiale d'une société de la Couronne nationale, bien que je ne sache pas exactement comme décrire son statut. Y a-t-il un risque que, sans cette ligne, l'une ou l'autre de ces sociétés entreprenne de mettre en faillite les deux autres transporteurs régionaux? Songeons, par exemple, à la PWA qui appartient au gouvernement albertain, lequel a 10 ou 12 milliards à sa disposition. Si le gouvernement voulait utiliser cette société de cette manière, pourrait-il mettre en faillite les autres transporteurs régionaux? La PWA pourrait-elle en fait devenir subitement, en période de déréglementation, le principal transporteur long-courrier du pays?

La deuxième ligne, c'est le soixantième parallèle, où la politique proposée empêcherait les transporteurs long-courrier d'opérer. Pensez-vous que ce soit une bonne idée, ou pensez-vous que l'on devrait autoriser ces transporteurs à aller également dans le Nord? Peut-on commencer par Monsieur Baldwin et ensuite faire le tour.

Professeur Baldwin: Je pense que la réponse à votre première question ne diffère pas de celle que nous avons donnée précédemment: il n'y a aucune raison pour qu'un autre transporteur ne réussisse pas sur ce parcours. Voici la question réelle: si la compagnie Pacific Western, Nordair ou APA reçoit un permis pour l'ensemble du pays, pourrait-elle devenir un transporteur long-courrier? La réponse est oui. Quant à la question de savoir si cela va se produire, compte tenu des fonds dont dispose la compagnie Pacific Western par rapport aux autres, c'est difficile à dire. Nous n'avons que très peu de renseignements sur ce que la société PWA a accompli sur une longue période grâce aux deniers publics. Je doute fort que le gouvernement albertain soit prêt à gaspiller son argent de cette manière. Il y a d'autres manières de le faire.

Le président: J'en doute également. Mais la possibilité existe.

M. Nowlan: C'est la même chose pour Québec Air, qui utilise les fonds de pension du Québec.

Professeur Baldwin: C'est quelque chose dont j'ai parlé précédemment...

[Texte]

Mr. Nowlan: It is even more—

Professor Baldwin: Because you have set up a policy that isolates carriers at the regional level and guarantees them, in some sense, protection from others, they have grown to the stage where they may have garnered interest from the various provincial governments. You have now got yourself into a game far more difficult to play. It is not simply a game of carrier against carrier. It is going to become national government against provinces, and in granting routes it is going to become a nasty political exercise. One of the ways in which the problem is reduced is by giving the consumers more alternatives at the regional level, and then the threats from the regional carriers are of course far less.

• 1220

As to the northern line, I have had difficulty in understanding why we want to exclude carriers like CP Air or Air Canada from that area if indeed there are routes in which they choose to compete. It strikes me that people in the north who inhabit routes where such competition exists, deserve the benefits of that competition as much as anybody in the south, and if the argument is that you have to cross-subsidize more in the north from some northerners to other northerners, that seems to me to be inherently unfair. If we have a northern objective, we should meet it in other ways by taxing all airline users in Canada rather than just some northern airline users to help other northern airline users.

The Chairman: Thank you.

Professor Jordan: In terms of protection, the more an airline is constrained, the easier it is put out of business. If it is stuck with certain city-pairs, then another carrier can come if it so desires, and there are some problems, and drive it out of those same city-pairs and it goes out of business. Once you constrain an airline you make it a more fragile operator. If you have no constraints, then it is like punching a balloon; you put your hand in there and the air goes out some place else. You compete over Montreal-Quebec City and Quebecair goes from Montreal up to North Bay, for example, or Sudbury. So, once you start putting constraints, then you have to have protection. If you have no constraints, then the airline is flexible to go wherever it wishes to go. I would say, if you are going to have constraints, then you must follow with protection, but if you abolish the constraints, then by all means, why not let Air Canada go north of the 60th? Why should Yellowknife be deprived of Air Canada's superior service if indeed Air Canada has superior service and so on and so forth. If a carrier is constrained, you have to give it some protection.

The Chairman: Do either of the other gentlemen wish to comment? Professor Stanbury.

Professor Stanbury: I just wish to concur completely with Professor Baldwin and Professor Jordan. They have expressed it as well or better than I could.

Thank you.

The Chairman: Mr. Johnston.

[Traduction]

M. Nowlan: C'est même encore plus . . .

Professeur Baldwin: Étant donné que vous avez mis sur pied une politique qui isole les transporteurs au niveau régional et leur garantit, dans un certain sens, une protection contre les autres, ils en sont arrivés à capter l'intérêt des différents gouvernements provinciaux. Maintenant la partie est bien plus difficile à jouer. Ce n'est pas simplement une partie entre transporteurs, cela va devenir une lutte entre le gouvernement national et les provinces, et l'octroi de trajets va devenir un exercice politique plutôt déplaisant. Un des moyens de réduire le problème, c'est de donner plus de choix aux consommateurs au niveau régional. Ainsi, cela diminuerait d'autant les menaces émanant des transporteurs régionaux.

Quant à la ligne située dans le Nord, j'ai du mal à comprendre pourquoi nous voulons exclure des compagnies comme CP Air ou Air Canada de cette région, s'il existe des trajets sur lesquels elles veulent faire concurrence. Il me semble que les résidents du Nord, qui habitent près des trajets où existe cette concurrence, ont autant droit aux avantages de cette concurrence que les résidents du Sud. Et si l'on veut soutenir qu'il faut davantage subventionner le service entre habitants du Nord, cela me semble tout à fait injuste. Si nous avons un objectif pour le Nord, nous devrions l'atteindre en taxant tous les usagers des lignes aériennes du Canada et non certains usagers des lignes aériennes du Nord.

Le président: Merci.

Professeur Jordan: Pour ce qui est de la protection, plus on impose de restrictions à une compagnie aérienne, plus il est facile de la mettre en faillite. En effet, elle devient plus fragile. S'il n'y a pas de contrainte, c'est comme si vous perciez un ballon: vous mettez votre main, mais l'air va dans une autre direction. Vous faites, par exemple, concurrence sur le trajet Montréal-Québec et la compagnie Québecair va de Montréal à North Bay ou Sudbury. Ainsi, une fois que vous commencez à imposer des contraintes, il faut en même temps assurer une protection. S'il n'y a pas de contrainte, la compagnie aérienne peut aller où elle veut. Dans le cas inverse, il faut lui donner une protection. Mais si vous abolissez les contraintes, pourquoi dans ce cas ne pas laisser Air Canada aller au nord du 60^e parallèle? Pourquoi la ville de Yellowknife devrait-elle être privée de la qualité de service qu'offre Air Canada, si vraiment Air Canada a un service supérieur, etc.

Le président: L'un des témoins veut-il ajouter des commentaires? Monsieur Stanbury?

Professeur Stanbury: Je suis tout à fait d'accord avec MM. Baldwin et Jordan. Ils ont exprimé leur pensée aussi bien ou mieux que je l'aurais fait.

Merci.

Le président: Monsieur Johnston.

[Text]

Mr. F. Johnston: I disagree to the extent they mention this. I get back to the same old thing. Who is going to provide the service under these ideal conditions that they are talking about? Let us take a look at the regional carriers. We have one that is owned by the Province of Alberta. It did not appear that there was any private entrepreneur who was willing to take it on and so on and so.

The Chairman: Thank you.

Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Just a couple of quick supplementaries, as time is moving on. To Mr. Jordan about the balloon; if you punch the balloon, the air goes out the other side or else the balloon goes bang, although I sort of agree with most of what you have said. I guess that is perhaps the worry that Mr. Johnston has; that perhaps the balloon goes bang and there is not anyone else. You talked about PWA in Alberta, and I point out to the chairman that the move is to provincial governments to get involved. We already have the lovely illustration of not carrier-versus-carrier, but federal-government- -versus-provincial conflicts, that is, Air Canada versus Nordair, holding on to it. In the minister's own statement, which he released, in a letter to Mr. Taylor just a couple of days ago when they announced they were going to keep Nordair, it was because of the Quebecair interest in Nordair, which gets into your federal-provincial conflict. If it were not Quebecair and the Quebec government, who knows, we might have had more rationalization of a regional carrier with Nordair and Quebecair, except for the fear of the P.Q. That is another whole debate. So you have that federal-provincial confrontation now.

There were a couple of things the gentlemen said, Mr. Chairman, which have more or less been answered. You mentioned directly the question of Wardair. I think it was Mr. Johnston who said that Wardair now provides pretty stiff competition, which led to the general question I was going to try to get on with the four gentlemen very quickly. Is there any rational reason—and it really comes to Wardair—for having a domestic air policy which distinguishes between a sched-carrier providing charter class seats and yet prevents the charter carrier from having sched-service?

• 1225

The Chairman: Professor Stanbury.

Professor Stanbury: Absolutely not. Max Ward is right: Share and share alike and let the best man take the market.

Mr. Nowlan: Thank you. Mr. Johnston.

Mr. F. Johnston: I would like to point out that the last time I was informed on Wardair operations, he has charter rights across Canada at two stops and he has fill-up rights to one-third of his aircraft, and he operates in certain seasons with pretty fair regularity.

[Translation]

M. F. Johnston: Je ne suis pas d'accord. J'en reviens au même dada. Qui donc va assurer un service dans les conditions idéales dont ils parlent? Jetons un coup d'oeil sur les transporteurs régionaux. Il y a une compagnie qui appartient à la province de l'Alberta. Aucun chef d'entreprise privée n'a voulu la reprendre.

Le président: Merci.

Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: J'ai juste deux ou trois questions supplémentaires rapides à poser, étant donné que le temps passe. La première s'adresse à M. Jordan au sujet du ballon. Si vous percez le ballon, l'air part de l'autre côté, ou le ballon éclate, bien que je sois d'accord avec pratiquement la totalité de ce que vous avez dit. C'est peut-être là ce qui inquiète M. Johnston, que le ballon éclate et qu'il n'y ait rien d'autre pour le remplacer. Vous avez parlé de la société PWA en Alberta et j'ai dit au président que c'était aux gouvernements provinciaux d'intervenir. Nous avons déjà un l'exemple de l'aide entre le gouvernement fédéral et les provinces, c'est-à-dire entre Air Canada et Nordair. Le ministre a déclaré dans une lettre envoyée à M. Taylor il y a quelques jours qu'il était question de garder Nordair, à cause des intérêts que possède Québecair dans Nordair, ce qui nous amène à notre conflit fédéral-provincial. S'il n'avait pas été question de Québecair et du gouvernement québécois, nous aurions peut-être pu avoir une meilleure rationalisation du transporteur régional avec Nordair et Québecair, mis à part peut-être la crainte du P.Q. Cela pourrait faire l'objet d'un autre débat. Donc, en ce moment, il y a cet affrontement fédéral-provincial.

Il y a eu deux ou trois autres choses que ces messieurs ont dites, monsieur le président, et qui sont restées plus ou moins sans réponse. Vous avez parlé directement de Wardair. Je crois que c'est M. Johnston qui a dit que cette compagnie exerce actuellement une forte concurrence, ce qui nous amène à la question générale que j'aurais voulu traiter avec ces quatre messieurs très rapidement. Y a-t-il une raison logique d'avoir une politique de transport aérien intérieur qui permette au transporteur à horaire fixe d'assurer des places nolisées, et, en même temps empêche les transporteurs contractuels d'avoir des services à horaire fixe?

Le président: Monsieur Stanbury.

Professeur Stanbury: Absolument pas. Max Ward a tout à fait raison: laissez jouer la concurrence et que le meilleur l'emporte.

M. Nowlan: Merci. Monsieur Johnston.

M. F. Johnston: Je dois dire que la dernière fois que j'ai été informé des opérations de Wardair, j'ai su qu'il avait obtenu le droit d'organiser des vols nolisés à travers le Canada à travers deux endroits différents, qu'il pouvait remplir le tiers de ses avions et que ces derniers volent de façon assez régulière certaines saisons.

[Texte]

Mr. Nowlan: But, Mr. Johnston, are you suggesting that the fill-up rights that have just come very recently to a charter carrier that has to run very specifically at certain times is the same type, and the other fences that he has to confront with, are the same as a sched carrier; in effect, averaging out, to use a politer word, or cross-subsidizing different fares in the same craft and carrying on pretty regular service many times a day?

Mr. F. Johnston: It is a different service, I agree. But I think this business of charter versus scheduled has become quite an interesting dilemma, both internationally as well as in Canada, because you have a large number of carriers throughout the world operating in certain seasons with the scheduled service and then they pull out and they operate in another area of the world when the seasons change and when the market varies. I know internationally you run into some pretty tricky matters of definition as to when the charter becomes a scheduled carrier in effect—*de facto*—and I suspect that with certain of Wardair services you have a similar situation. The question is, does Max Ward like it better this way where he has some options—apparently he does not—or is the country best served by having that kind of a service supplementing the scheduled services?

Mr. Nowlan: It is very clear from the evidence of Max Ward that he definitely does not like it and thinks it is a very unfair type of competition.

But my last question really, in terms of perhaps the four gentlemen—I did not give the other two a chance because I think both points of view were covered—can this committee really define a domestic air policy pursuant in this white paper unless we address things like charters, transborder crossings, international problems and/or the problems of competition which, specifically, according to the white paper, are not really in the white paper even though, of course, we discuss them?

The Chairman: Professor Baldwin, do you want to start, or do you wish to comment at all on that?

Professor Baldwin: No, I think I have indicated the areas that I think are the most important, although I only omitted Wardair because I was under the impression that that was not being discussed. Certainly I did not get that impression from the DOT brief, that is why I omitted it.

I do not think you can avoid asking how you interact between scheduled and non-scheduled when it comes to evaluating the desirability of policy in this area. But contrary to Bill, I am not as convinced that the answer is clearcut, not because I do not believe in competition, but there are some interesting theoretical questions that have to do with product variety being offered in markets—and I am getting theoretical, I am sorry—which cannot sustain more than a limited range of product variety. There is some suggestion in the literature

[Traduction]

M. Nowlan: Mais, monsieur Johnston, êtes-vous en train de dire que les droits de remplissage dont bénéficie depuis peu une compagnie aérienne nolisée, qui ne peut organiser de vols qu'à certaines époques très précises, sont les mêmes, ainsi que tous les obstacles auxquels elle doit faire face, qu'une compagnie aérienne régulière? Est-ce la même chose que d'interfinancer différents types de tarifs aériens pour le même avion et d'assurer un service régulier plusieurs fois par jour?

M. F. Johnston: Il est certain que c'est un service différent. Mais je crois que toute cette affaire de compagnie aérienne nolisée et régulière est devenue un dilemme assez intéressant, tant à l'échelle internationale que nationale, car un grand nombre de compagnies aériennes internationales organisent à certaines époques des vols en concurrence avec les compagnies aériennes régulières, puis se retirent et organisent d'autres vols dans une autre région du monde en fonction des changements de saisons et des variations du marché. Je sais que, à l'échelle internationale, toutes ces définitions sont très complexes lorsqu'il s'agit de savoir à quel moment une compagnie aérienne nolisée devient une compagnie aérienne régulière *de facto*, et je suppose que la situation est semblable avec certains des services qu'offre Wardair. Mais il faut se demander si Max Ward préfère cette situation qui lui offre certains choix—et apparemment c'est non—ou si ses services qui viennent compléter les services offerts par les compagnies aériennes régulières servent au mieux les intérêts de la nation?

M. Nowlan: D'après ce que nous a dit Max Ward il est tout à fait évident qu'il n'aime pas cette situation et il estime que cela équivaut à une concurrence déloyale.

Mais la dernière question que je voudrais vous poser, messieurs—je n'ai pas eu l'occasion de demander aux deux autres leur opinion, car je pense que cela couvre les deux points de vue—le Comité peut-il réellement définir une politique aérienne intérieure qui soit conforme à ce Livre blanc tant que nous n'aurons pas réglé des problèmes tels que les vols nolisés, les passages transfrontaliers, les problèmes internationaux ou les problèmes de concurrence qui ne figurent pas précisément dans le Livre blanc, même si nous en discutons?

Le président: Monsieur Baldwin, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

Professeur Baldwin: Non, je crois que j'ai déjà précisé les secteurs qui à mon avis sont les plus importants, bien que je n'aie pas parlé de Wardair, car je pensais que tel n'était pas l'objet de la discussion. Il est certain que je n'ai pas eu cette impression lorsque j'ai lu le mémoire du ministère des Transports, c'est la raison pour laquelle je n'en n'ai pas parlé.

Je ne pense pas que vous puissiez ne pas tenir compte des interactions qui existent entre les vols nolisés et les vols réguliers lorsque vous devrez évaluer l'opportunité d'une politique dans ce domaine. Mais contrairement à Bill, je ne suis pas aussi sûr que la réponse soit aussi catégorique, non parce que je ne crois pas en la concurrence, mais en fait il existe certaines questions théoriques intéressantes qui tournent autour de la variété du produit offert sur certains marchés—et pardonnez-moi si j'entre un peu dans la théorie—qui ne peuvent supporter

[Text]

that opening the market may not always provide the optimum degree of product variety.

I interpreted Canadian policy in the past in one of two ways. There is an attempt to protect mainline carriers, and I think that is definitely what they had in mind, but also as an attempt to maintain a variety of products through being offered in a market that might not be offered otherwise. We have just absolutely very little evidence on what would happen in terms of the mix you would get if you opened up regulation and you deregulated completely. But we have some indication from U.S. experience, and I think Bill might comment on the degree to which you get these various qualities of service being offered on any market.

The Chairman: Professor Jordan.

Professor Jordan: First of all to give you some perspective, as you are well aware, domestic operations in Canada are less than half of the total Canadian airline system.

• 1230

Deregulation is absolutely no threat to schedule operations, either seasonal or any points. It is a major threat to charter operations. Where you have deregulation, charter evaporates. It does not exist, with the exception of the single entity where a corporation or a trading group hires a whole aircraft for all people to fly. If you have deregulation the charters are going to be, in essence, gone, and you will have low-fare scheduled service, at roughly charter fares. That is why charter disappears.

The final point is, as for range or product variety, we have very good evidence. The product variety will be very limited. You will have basically coach service, no price discrimination, and high-density seating. In every case, and I know of no exception to this, where the travelling public is given a choice of low fares and a lower service quality or high fare and a high service quality, the majority have opted for low fares and low service quality. Therefore, given that choice, which is inherent in deregulation, they are going to opt for the coach-class low-fare very specialized homogeneous operation. We may not like it. We may prefer Cadillacs to Fords, but there are a lot more Fords on the highway than there are Cadillacs, and it is the same in airlines.

The Chairman: Mr. Johnston.

Mr. F. Johnston: Following Professor Jordan's comment, I suggest that you have lots of fare options in Canada, not too many, but lots of them, and at a good price. It has been suggested in the references to high fares that this seems to apply to Canada. I submit that is not so. I rest.

The Chairman: Professor Stanbury.

[Translation]

qu'une gamme limitée de produits différents. D'après certaines études, le jeu de la concurrence ne permet pas toujours de fournir le maximum de produits différents.

Je me suis déjà penché sur la politique du Canada en la matière. Je pense que cette politique tente de protéger les principales compagnies aériennes et je crois que c'est exactement ce que les responsables avaient à l'esprit, mais elle tente également de conserver une variété de produits qui sont offerts sur un marché et qui ne le seraient pas autrement. Nous n'avons pas suffisamment d'indices pour savoir ce qui arriverait si la réglementation régissant ces services était abolie intégralement. Mais nous pouvons tirer des leçons de l'expérience américaine et je crois que Bill pourrait faire des observations sur la qualité de tous les services offerts sur un marché.

Le président: Monsieur Jordan.

Professeur Jordan: Tout d'abord, pour vous donner une idée de la situation, comme vous le savez, les vols intérieurs au Canada représentent moins de la moitié des vols assurés par l'ensemble des compagnies aériennes du Canada.

L'abolition de la réglementation ne menace en aucune façon les vols réguliers, saisonniers ou non. Elle pose en fait une menace aux compagnies aériennes assurant des vols nolisés. Si vous abolissez la réglementation, les vols nolisés disparaîtront. Cela n'existera plus, exception faite du cas où une société ou un groupe commercial se chargera d'affréter tout un avion permettant à tout le monde de le prendre. Si vous abolissez la réglementation, les compagnies de vols nolisés disparaîtront et les compagnies aériennes régulières offriront des services aux tarifs proposés par les compagnies de vols nolisés. C'est la raison pour laquelle ces dernières disparaîtront.

Enfin, nous avons de nombreux indices nous permettant de discuter de la gamme ou de la variété des produits offerts. Cette variété sera très limitée. Les services seront les mêmes que ceux offerts dans les autocars ou les trains, il n'y aura pas de différence de prix et les sièges seront très serrés. Dans chaque cas, et je ne connais aucune exception à cette règle, la majorité des gens choisissent toujours une baisse de la qualité des services et une diminution des prix plutôt qu'un service de qualité et des prix élevés. Par conséquent, compte tenu de ce choix inhérent à l'abolition de la réglementation, le public choisira des prix moins élevés pour un service de moindre qualité. Nous n'aimons peut-être pas ce système. Nous préférons peut-être posséder une Cadillac plutôt qu'une Ford, mais beaucoup plus de Fords sillonnent les autoroutes que de Cadillacs et c'est la même chose pour les compagnies aériennes.

Le président: Monsieur Johnston.

M. F. Johnston: Suite aux observations de M. Jordan, je dois dire qu'il existe de nombreux tarifs aériens au Canada, pas trop, mais beaucoup, et à un bon prix. Lorsque l'on a parlé des tarifs élevés, on a dit que cela semblait être le cas au Canada. Je dis que ce n'est pas le cas. Je vous laisse la parole.

Le président: Monsieur Stanbury.

[Texte]

Professor Stanbury: Three points. First, I would agree with Mr. Nowlan that charter transborder and international aspects of the industry are highly relevant and for some of the reasons Mr. Jordan has given.

Second, in response to something Mr. Johnston has just said, we do not have very good evidence on this, but what I have seen suggests about 10 per cent of total domestic traffic travels at some form of discount fare. In the U.S. it is well over a third and, at some times of the year, well over half the passengers are travelling at some form of discount fare.

The third thing about optimal quality is that I do not know what optimal quality means when there is not freedom of choice. I want to emphasize opening up the entry, freeing up the room for carriers to price competitively, and I want freedom of choice both for passengers and for entrepreneurs. I think entrepreneurs deserve the right to try something new. Without that kind of easing of entry and freedom to price we will never know what the optimal quality really is.

Bill Jordan has given us the record from the States and if the market will support that, so be it. I see no reason to legislate Cadillac-quality service when people, given the choice, are willing to pay for Volkswagen or Ford quality of service.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I think we should wind up at this point. One final brief question. If we opt for what the three professors here are advocating today, and I see a lot of similarity between your points of view, what role does the Air Transport Committee have in Canada, or do we abolish it?

Professor Jordan:

Professor Jordan: Are you talking about long term or transition? If transition is to be defined as ten years, I would say the Air Transport Committee could very well retain its residual authority over fare increases while the transition was taking place. This would be handled through their safety and it could also require insurance levels or bonding operations to be maintained, but it would have no role in terms of who could fly and where they could fly, and no role in price decreases. Anybody could lower any price they wanted to.

The Chairman: Ten years is good enough. We will let our successors deal with the period after that.

Professor Jordan: I think ten years would be ample.

The Chairman: Professor Baldwin.

Professor Baldwin: You may recall I was advocating a much looser entry framework and I still believe that if you do not want to go the complete deregulation route you can certainly have an air transport committee giving broad guide-

[Traduction]

Professeur Stanbury: Je voudrais faire trois observations. Premièrement, je suis d'accord avec M. Nowlan, les services transfrontaliers et internationaux offerts par les compagnies de vols nolisés sont très utiles et pour quelques-unes des raisons citées par M. Jordan.

Deuxièmement, en réponse à ce que vient de dire M. Johnston, nous n'avons pas beaucoup d'indices à ce sujet, mais environ 10 p. 100 de ceux qui prennent l'avion à l'intérieur des frontières bénéficient d'une réduction des tarifs. Aux États-Unis, plus d'un tiers et, à certaines époques, plus de la moitié des passagers bénéficient d'une réduction de tarif.

Troisièmement, je ne sais pas ce que signifie une qualité optimale lorsque l'on n'a pas le choix. J'insiste sur le fait qu'il faudrait libérer le marché, permettre aux compagnies aériennes de se livrer une concurrence sur le plan des prix, je voudrais qu'une liberté de choix soit accordée tant aux passagers qu'aux compagnies aériennes. Je pense que ces dernières devraient avoir le droit d'innover. Faute de libéralisation et de liberté des prix, nous ne saurons jamais ce qu'est la qualité optimale.

Bill Jordan nous a dit ce qui s'était passé aux États-Unis; si le marché peut le supporter, alors c'est très bien. Je ne vois aucune raison pour laquelle il faudrait instituer un service de qualité Cadillac lorsque les gens, s'ils ont le choix, sont prêts à se contenter d'un service de type Volkswagen ou Ford.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

Le président: Je pense que nous devrions conclure maintenant. Une dernière question. Si notre choix porte sur ce que les trois témoins préconisent aujourd'hui, et je crois que vos points de vue sont très proches, quel rôle devrait jouer le Comité des transports aériens du Canada ou devrions-nous l'abolir?

Monsieur Jordan.

Professeur Jordan: Parlez-vous du long terme ou simplement d'une période de transition? Si la période de transition doit durer dix ans, je dirais que le Comité des transports aériens du Canada pourrait très bien conserver son autorité résiduelle sur les augmentations de tarif pendant la période transitoire. Il pourrait conserver le côté sécurité ou assurance de la chose, mais ne pourrait pas déterminer quelle compagnie pourrait assurer tels services ni où, ni ne pourrait jouer aucun rôle dans le domaine de la diminution des prix. N'importe quelle compagnie pourrait baisser ses prix si elle le voulait.

Le président: Une dizaine d'années devrait suffire. Nous laisserons à nos successeurs le soin de régler le problème après cette date.

Professeur Jordan: Je pense que dix ans devraient suffire amplement.

Le président: Monsieur Baldwin.

Professeur Baldwin: Vous vous souviendrez peut-être que je préconisais un système d'accès beaucoup plus libéral; je crois toujours que si vous ne voulez pas emprunter la voie de l'abolition totale de la réglementation, un comité des trans-

[Text]

lines as to the desirability of increasing entry, performing much in the way it has in the past but placing far less onus upon parties to prove necessity to convenience when receiving the new licences.

• 1235

The Chairman: Professor Stanbury?

Professor Stanbury: I think Professor Jordan and Professor Baldwin have summarized it adequately.

The Chairman: Do you have any comment, Mr. Johnston?

Mr. F. Johnston: I think you are going to need the Air Transport Committee for some time, but I think they are going to be dealing with . . .

I submit that we are not really as far apart in the end as we would appear to be. I think there is going to be liberalization in the policy. I think this is going to come about, but I think the ATC is going to have to play a role in this as part of its process, under guidance from the government. And what you decide now will of course not be the last word; it will evolve.

The Chairman: Of course. Thank you very much, Mr. Johnston.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, just a quick question. I did not want to muddy up the philosophy that we got here in the last two or three answers, but I think Professor Stanbury mentioned a Mr. Smith. I do not know whether it was the Jim Smith of the Air Transport Association of Canada.

The Chairman: Yes.

Mr. Nowlan: If it was, he produced a very interesting critique of Professor Jordan's thesis in a seminar held in April of 1980. I am not sure exactly where it was held, but we have the notes. I will not go into all of the dissection of your point of view, which is very interesting, but he does set out one fact. If the gentlemen do not have an answer to this, I would be interested, Mr. Chairman, if we could get this information.

He says, on page 4 of the notes, that in 1947 the prevailing rate was about 6 cents per passenger-mile across Canada. I wonder if any of the gentlemen have any estimate as to what that prevailing rate per mile, which was 6 cents in 1947, would be today.

The Chairman: When?

Mr. Nowlan: In 1947.

Professor Jordan: Mr. Nowlan, first of all, in the article that I wrote, which I referred to in my testimony, I give the complete fare history in Canada from 1946 through 1978, or at least to 1977, and I have the 1978 here.

As of 1978, you can see there is no one fare per mile, as there was back in that era. There is this taper, in which you have short hauls up around 46 cents per passenger-mile, going down for long hauls to around 10, 11, 12 cents per passenger-

[Translation]

ports aériens pourrait certainement jouer un rôle important en traçant les lignes générales sur l'opportunité d'un accès accru, en jouant à peu près le même rôle que dans le passé mais en allégeant le fardeau de ceux qui demandent des permis et qui doivent prouver que les services sont nécessaires.

Le président: Monsieur Stanbury?

Professeur Stanbury: Je pense que M. Jordan et M. Baldwin ont résumé à peu près la situation.

Le président: Avez-vous des observations à faire, monsieur Johnston?

M. F. Johnston: Je pense que vous aurez besoin encore pendant quelque temps du comité du Transport aérien, mais je crois qu'il devra s'occuper de . . .

Je pense que nos points de vue ne sont pas aussi opposés qu'ils en ont l'air. Je crois que la politique sera libéralisée. Cela est peut-être inévitable, mais, à mon avis, le comité des Transports aériens va jouer un rôle dans cette libéralisation sous la conduite du gouvernement. Et de toute évidence la décision que vous prendrez ne sera pas définitive, car la situation évoluera.

Le président: Bien sûr. Merci beaucoup, monsieur Johnston.

M. Nowlan: Monsieur le président, une toute petite question. Je ne voudrais pas embrouiller tout le monde, compte tenu de ce qui a été dit il y a quelques minutes, mais je crois que M. Stanbury a parlé d'un M. Smith. Je ne sais pas s'il s'agit de Jim Smith de l'Association du transport aérien du Canada?

Le président: Oui.

M. Nowlan: Si c'est lui, il a rédigé une critique très intéressante de la thèse de M. Jordan lors d'un séminaire qui s'est déroulé en avril 1980. Je ne sais pas où il a eu lieu exactement, mais nous avons ici ses notes. Je ne vais pas disséquer votre point de vue qui est très intéressant, mais il soulève un point intéressant. Ainsi nos témoins ne peuvent répondre à cette question, monsieur le président, j'aimerais que nous puissions obtenir ces informations.

Il dit, à la page 4 de ses notes, qu'en 1947, le tarif en vigueur s'élevait environ à 6c. du passager-mille au Canada. Je me demande si nos témoins ne peuvent nous dire quel est le taux en vigueur par mille aujourd'hui, taux qui était de 6c. en 1947.

Le président: Quand?

M. Nowlan: En 1947.

Professeur Jordan: Tout d'abord, monsieur Nowlan, dans l'article que j'ai écrit et dont j'ai parlé dans mon témoignage, j'ai donné tous les tarifs en vigueur au Canada de 1946 à 1978 ou du moins en 1977, et j'ai les chiffres pour 1978 ici.

Donc, pour 1978, vous pouvez constater qu'il n'y a pas qu'un tarif par mille comme c'était le cas à cette époque. Pendant un court laps de temps, ce taux peut s'élever à environ 46c. du passager-mille et baisser pendant de longues périodes jusqu'à

[Texte]

mile. You have no one single rate per mile such as you had in both countries back after World War II; and the history, as I say, is in that article and in my study for Consumer and Corporate Affairs.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

I want to take this opportunity, of course on behalf of the members of the committee, to thank you four gentlemen for appearing here this morning. You have been most helpful in the task we have ahead of us. I think it is pretty obvious from your testimony here that you are all vitally interested in this exercise that we are going through. I hope our final result will justify your having appeared here this morning. Again, thank you very much.

We will adjourn until 3.30 this afternoon, when we will have Mr. Burtnick of the Ministry of Transportation and Communications of the Province of Ontario. Our meeting this afternoon is in Room 253-D, where it should be.

An hon. Member: Right, it sure should be!

The Chairman: The meeting is adjourned.

AFTERNOON SITTING

• 1540

The Chairman: We now have a quorum. We shall resume consideration of our order of reference relating to the document entitled, *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services)ro August 1981*.

I want to welcome an old friend and colleague, Mr. W.D. Burtnick, Q.C., Senior External Counsel, Office of Legal Services, and the Ministry of Transportation and Communications, Province of Ontario, Toronto, Ontario, who is at microphone 10 to introduce his fellow witnesses and to make an opening statement.

Mr. W.D. Burtnick, Q.C. (Senior External Counsel, Office of Legal Services, Province of Ontario): Thank you Mr. Chairman, for those words. As I look back over the time we have known each other, it occurs to me that I am still doing the same thing and that you have come an awfully long way. I guess we never thought we would be facing each other in the railway committee room of the House of Commons, but here we are in this historic room.

Mr. Chairman, I am pleased to introduce Mr. Bob Domoney, Mr. David Garner and Mr. Joseph Gleason, all of the Air Office of the Ministry of Transportation and Communications of the Government of Ontario.

Mr. Chairman, as you all know, for many years Ontario has taken a profound interest in matters pertaining to aeronautics—to air services in the Province of Ontario. We do not turn up only lately and tell you what to do, or tell the federal government what to do. We have been here as long as it is

[Traduction]

environ 10, 11, ou 12c. du passager-mille. Il n'existe pas un seul taux du mille comme c'était le cas dans les deux pays juste après la Seconde Guerre mondiale; comme je l'ai dit, tous les tarifs antérieurs figurent dans cet article et dans l'étude que j'ai faite pour le ministère de la Consommation et des Corporations.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Je voudrais profiter de l'occasion, et au nom des membres du Comité, pour vous remercier tous les quatre d'avoir comparu ici ce matin. Vous nous avez été très utiles pour ce qui nous attend. Je crois qu'il est évident, d'après vos témoignages, que vous vous intéressez vivement à ce que nous faisons. J'espère que ce qui en sortira justifiera votre comparution. De nouveau, merci beaucoup.

La séance est levée jusqu'à 15h30, heure à laquelle nous entendrons M. Burtnick du ministère des Transports et des Communications de la province de l'Ontario. Nous nous réunirons cet après-midi dans salle 253D, là où nous devrions être.

Une voix: C'est certain!

Le président: La séance est levée.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous avons le quorum. Nous allons donc reprendre l'étude de notre ordre de renvoi portant sur le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires)», août 1980.

Je voudrais accueillir aujourd'hui un vieil ami et collègue, M. W.D. Burtnick, c.r., avocat conseil externe principal, Services du contentieux du ministère des Transports et des Communications de la province de l'Ontario, situé à Toronto (Ontario) et qui se trouve au microphone 10 en vue de présenter ses collègues et de faire une déclaration préliminaire.

M. W.D. Burtnick, c.r. (Avocat conseil externe principal, Services du contentieux, province de l'Ontario): Merci, monsieur le président, de ce que vous venez de dire. Depuis que nous nous connaissons, je dois dire que je suis toujours en train de faire la même chose, alors que vous, vous avez beaucoup bougé. Je crois que nous n'avons jamais pensé que nous nous rencontrions un jour dans la salle du Comité des chemins de fer de la Chambre des communes, mais nous voilà donc dans cette salle historique.

Monsieur le président, permettez-moi de vous présenter M. Bob Domoney, M. David Garner et M. Joseph Gleason, qui travaillent tous au bureau de l'air du ministère des Transports et des Communications du gouvernement de l'Ontario.

Monsieur le président, comme vous le savez tous, l'Ontario s'est intéressée pendant de nombreuses années à toutes les questions portant sur l'aéronautique et sur les services aériens dans la province de l'Ontario. Nous n'essayons pas de nous raccrocher au wagon et de vous dire ce que vous devez faire ou

[Text]

possible to be here before the Canadian Transport Commission on every regulatory hearing that pertains to the interests of the public of the province of Ontario and we have taken, in fact, every forum that is available to us to put forward those interests.

• 1545

Mr. Chairman, I am going to start off with a proposition—I do not know how it will be received—but I am going to suggest to you that in matters pertaining to the air services of a kind that are at issue in this proceeding, Ontario is not exactly a province like all others. Let me put it this way. Ontario is a very, very large province. It is second, in terms of the number of square miles it contains, but if you look at the kind of province it is, it is huge. You can travel 900 or 1,000 air nautical miles in Ontario between one city and another and if you overlay that kind of a distance on the other part of Canada, other regions, you will see the kind of difficulties we may face.

Ontario is a province that has major cities scattered throughout its length and breadth. We have major cities that require good air communications in the north and in the northwest; Sudbury, North Bay, Timmins, Sault Ste. Marie, Thunder Bay. These all require good communications in terms of air. In fact, if you look at the Thunder Bay-Toronto route you will find that it is in the top ten, in terms of density in the country. That is not a situation which other provinces face.

We further put the proposition to you—and I do not think it is unique and I think it will be pretty well accepted—that Ontario is a region, and a region by any definition. Certainly it has been considered, I think, a region by program after program of the federal government.

Ontario, as I say, has not just come to the federal forum and told the federal government what they ought to be doing in air. We recognize that the jurisdiction over matters pertaining to air is totally federal, but having problems of our own in the north, Ontario embarked on a program which is now known as the Norontair program. It is a unique program and there is no point in going into a description of the program and describing it to you.

But the point is that we found a need; we found—to put it as gently as possible—a lack at that time of a third-level air carrier policy. Ontario had to move in and it did move in; we started the Norontair program. Norontair runs from one border of Ontario, from the eastern border where it started, to the western border. You can now run from points pretty close to the Quebec border to as far as Fort Frances on the Norontair network. It is a network which is no threat to any of the other carriers and well accepted by both the federal authorities and by the industry.

We are here, we are committed to air and we have these comments to make to you. That is why Ontario has developed the expertise it has in its air office and why we spend as much time as we do monitoring developments in the air industry.

[Translation]

dire au gouvernement fédéral ce qu'il doit faire. Nous avons participé à toutes les audiences sur les règlements tenus par la Commission canadienne des transports où il était question des intérêts des Ontariens et nous avons parlé de cette question chaque fois qu'une tribune nous permettait de le faire.

Monsieur le président, je ne sais pas si ma proposition sera bien accueillie, mais je dirai au départ que pour ce qui est des services aériens du genre dont nous discutons, il faut tenir compte du fait que l'Ontario n'est pas une province exactement comme les autres. Je m'explique. L'Ontario est une province très, très vaste; elle est la deuxième plus importante en superficie. Pour se rendre d'un endroit à un autre en Ontario, on peut parcourir 900 ou 1,000 milles marins; si vous transposez une distance pareille sur d'autres régions du pays, vous pouvez vous imaginer le genre de difficultés qui peuvent survenir.

L'Ontario est une province dotée de villes importantes sur toute sa longueur et sa largeur. Au nord et au nord-ouest, on retrouve des centres importants qui nécessitent une bonne communication aérienne. Sudbury, North Bay, Timmins, Sault Ste. Marie, Thunder Bay. Toutes ces villes nécessitent un bon service aérien. La route Thunder Bay-Toronto est une des dix routes les plus achalandées au pays. La situation n'est pas la même dans d'autres provinces.

Vous reconnaîtrez donc sans difficulté que l'Ontario est une région, quelle que soit la façon dont vous définissez la région. Dans le cadre des programmes du gouvernement fédéral, on l'a considérée comme une région maintes et maintes fois.

L'Ontario ne s'est pas contentée de participer à une tribune fédérale et d'indiquer au gouvernement quelles mesures il devrait prendre. Le transport aérien relève tout à fait du gouvernement fédéral. Toutefois, l'Ontario connaît des problèmes particuliers dans le Nord et, par conséquent, la province a amorcé un programme connu sous le nom Norontair. Il s'agit d'un programme assez particulier et il n'y a pas lieu de vous le décrire à ce moment-ci.

Nous avons défini un besoin. A cette époque, nous avons constaté qu'aucune politique ne visait le transporteur aérien régional. L'Ontario a dû s'intéresser à la question; le programme Norontair a été mis sur pied. Ce programme permet de traverser la province, de la frontière est, où le programme a été amorcé à la frontière ouest. Le réseau Norontair permet de se rendre très près de la frontière québécoise, à Fort Frances. Ce réseau ne menace aucun des autres transporteurs et il est très bien accepté à la fois par les autorités fédérales et par l'industrie.

Nous sommes là, nous nous sommes engagés dans le transport aérien et nous voulons vous faire des remarques. Voilà pourquoi l'Ontario s'est spécialisée dans le domaine aérien et pourquoi nous contrôlons de si près l'évolution de l'industrie aérienne.

[Texte]

Mr. Chairman, I would like to say that it is a unique and a distinct pleasure for us to be able to appear in a public forum and to discuss how a prospective policy might be shaped.

• 1550

Normally, as we know, these matters are not the subject of open discussion in a forum such as this. There have been occasions, dealing with other modes and, in fact, with other areas of government concern, when Ontario has read about a policy which deeply and intricately affects it in *The Globe and Mail* one morning—without discussion.

This is a great opportunity and it is especially welcome, I think, because this committee is composed of representatives, not only from all parties and from different backgrounds, but from all regions and areas of Canada. And I think that what should come out of the process is a report that is the best possible one which could be put together on a matter as urgent and as vital as this.

Mr. Chairman, continuing with the theme I have that Ontario is in a peculiar position, consider this: In our province there are at least four carriers, air carriers, operating routes which can be termed regional in nature. Air Canada I am sure you have come to think of in these hearings as a national trunk carrier, as a dominant national trunk carrier. So it is.

However, Air Canada also operates regional routes in Ontario. It operates routes such as Timmins-Toronto, North Bay-Toronto, Sudbury-Toronto, Sault-Ste-Marie-Toronto and other routes of that nature in Ontario. In fact, Air Canada has stated publicly that it is performing a regional role in Ontario.

Then we have Nordair. Nordair is the officially-designated regional air carrier in Ontario. I would like to point something out here. If Ontario could be said to have a northern border, an eastern border, a western border and a southern border, you will have to consider that Nordair operates on three of those borders. It operates from the Quebec border to the Manitoba border to our southern border and, in fact, goes internationally out of Ontario. It is the officially designated regional and, in fact, operates an extensive regional network in Ontario.

Pushing this just a wee bit further, if you consider that Toronto-Montreal is a regional route, then we get Quebecair operating on that route. We get Quebecair and, in fact, we get CP Air operating on that route. If those are regional routes, then they are operating as regional carriers into Ontario.

Then we have Air Ontario. Now I know that Air Ontario is not designated as a regional. But look at what they fly. They fly Sarnia to London; they fly London-Toronto; they fly London-Toronto-Ottawa. By any standard, I think you can say that they operate regional kind of routes in Ontario.

Considering this, Mr. Chairman, and looking at it from the perspective which we have seen it from all these years, you may begin to understand what this desire of Ontario's has been—for a regional air carrier based in Ontario and devoted to operating on a regional network in Ontario. What we have

[Traduction]

Monsieur le président, je tiens à souligner qu'il nous fait plaisir de participer à une tribune publique et de discuter des moyens d'arrêter, éventuellement, une politique sur cette question.

Ces questions ne font pas habituellement l'objet d'une discussion libre dans un contexte comme celui-ci. Par le passé, on a pris connaissance d'une politique visant d'autres moyens de transport ou d'autres domaines de la compétence du gouvernement fédéral en lisant le «Globe and Mail»; certaines politiques étaient lourdes de conséquence pour l'Ontario et elles avaient été adoptées sans qu'il nous soit permis d'en discuter.

C'est une belle occasion qui nous est offerte, car le Comité est composé de représentants de tous les partis et de toutes les régions, et l'expérience des membres varie. A mon avis, le rapport qui sera rédigé sur cette question très importante sera le meilleur que l'on puisse espérer.

Monsieur le président, je poursuis l'idée de la situation particulière de l'Ontario. Chez nous, on compte au moins quatre transporteurs qui exploitent des réseaux que l'on peut qualifier de régionaux. Dans le cadre de ces audiences, vous considérez sans doute Air Canada comme le transporteur national qui est exploité sur les lignes principales. D'accord.

Toutefois, Air Canada exploite également des lignes régionales en Ontario, par exemple: Timmins-Toronto, North Bay-Toronto, Sudbury-Toronto, Sault-Ste-Marie-Toronto, entre autres. De fait, Air Canada a déjà déclaré qu'elle jouait un rôle dans le transport régional de l'Ontario.

Nordair est un autre transporteur, le transporteur aérien régional officiel de l'Ontario. J'aimerais vous signaler un fait. On peut dire que l'Ontario a une frontière au Nord, à l'Est, à l'Ouest et au Sud; Nordair se rend à trois de ces frontières. La ligne aérienne est exploitée entre le Québec et le Manitoba et elle se rend jusqu'à la frontière américaine; en réalité, ses avions se rendent même aux États-Unis. Nordair est le transporteur régional officiel et il exploite un réseau régional très vaste en Ontario.

Par ailleurs, on peut prétendre que la route Toronto-Montreal est régionale; Québecair et CP Air assurent un service aérien entre ces deux villes. S'il s'agit d'une route régionale, il faut considérer ces deux sociétés comme des transporteurs régionaux qui se rendent en Ontario.

Il existe un autre transporteur: Air Ontario. Cette société n'est pas considérée comme un transporteur régional. Mais je porte votre attention sur son réseau: Sarnia-London, London-Toronto, London-Toronto-Ottawa. De toute évidence, on peut dire qu'il s'agit de lignes régionales en Ontario.

Compte tenu de ce que je viens de dire, monsieur le président, vous pouvez comprendre la position défendue par l'Ontario depuis bon nombre d'années; vous devez comprendre à quel point l'Ontario souhaite un transporteur aérien régional basé en Ontario, qui exploiterait un réseau régional en Ontario. A

[Text]

is a free-for-all, just about. That is going too far, but I think you can see the idea I am putting forward.

• 1555

We put it in these terms. Can you not see if a dominant regional air carrier were to emerge in Ontario, they would be able to put together some of these routes to the better benefit of the air service and the travelling public in Ontario? This is our message.

Ontario, in our view, we feel is one of the dominant regions, or a major region in Canada. We feel, as one of those regions, we ought to have a regional air carrier based in the province.

This is, as we pointed out, not an uncommon objective of provincial governments in the country. I think you may have heard from those who described the interests of the Atlantic governments. Certainly, their views towards EPA are those of an air carrier devoted to serving their region.

It is an issue, as I say, which is bound to come up anyway. I bring it up to explain to you what our position is.

When we received the policy paper from the Ministry of Transport, we looked at it extremely carefully. We looked at it, not in terms of trying to find things to criticize about it. We are not in that business. We have to work with the federal government and with the Ministry of Transport. I guess we think it is towards a common objective. However, having said that, we will go on—as one good friend does to another—to indicate what we think is deficient in the policy paper.

We believe the policy paper and the proposals in it are too specific, too detailed. They go into a definition of particular rules; they go into restrictions. Well, we believe the paper is too specific and too restrictive. Let me deal with those both at the same time.

The paper details things like the number of air miles a regional can go non-stop. It dictates a freeze on technology. If we were to accept the proposals in this paper, it would tell us to take a snapshot of life as it is in 1981 or 1982 and freeze it. You do not allow anybody, not designated as a national carrier or a regional carrier, to buy a jet. We do not believe you can hold back technology, or that kind of development. The pressures will become too great.

Aircraft manufacturers are looking at ways of developing smaller aircraft which can carry passengers, which may be jet powered. When you get into this kind of a fine point of technology, when you get turbo-props—essentially a jet engine with a prop attached to it—you can not say that one level of carrier can have it and one cannot. We believe, then, this policy is too restrictive.

We also believe—and this is something we feel very strongly about—the policy, as enunciated in this paper is too narrow in scope. It purports to look at only the domestic air carrier policy and says that it can deal with that and develop a policy

[Translation]

l'heure actuelle, la situation est intenable. C'est la cohue. J'exagère peut-être un peu, mais vous comprenez la situation, je l'espère.

Voilà comment nous voyons la situation. Si l'on reconnaissait un transporteur régional aérien principal en Ontario, ce dernier pourrait organiser certaines de ses lignes et assurer un meilleur service aérien et un meilleur service aux passagers en Ontario. Voilà l'essentiel de notre message.

Selon nous, l'Ontario est une des principales régions du Canada. À ce titre, elle doit être dotée d'un transporteur aérien dont la base se trouve dans la province.

L'idée n'est pas saugrenue; d'autres gouvernements provinciaux tentent d'obtenir la même chose. Des représentants des gouvernements des provinces de l'Atlantique ont comparu devant le Comité pour exposer leurs points de vue. Ces derniers considéraient certainement l'EPA comme un transporteur qui devait assurer des services dans leur région.

De toute façon, cette question risque d'être soulevée. J'y fais allusion pour illustrer notre point de vue.

Nous avons porté une grande attention à l'étude du document que le ministère des Transports nous avait fait parvenir. Nous ne cherchions pas à le critiquer. Ce n'est pas à nous de le faire. Nous devons travailler en collaboration avec le gouvernement fédéral et le ministère des Transports. Nous devons trouver des objectifs communs. Cela dit, nous relèverons ce qui nous semble être des lacunes dans le document, comme on le ferait entre amis.

À notre avis, l'énoncé de politique, c'est-à-dire les propositions qui y sont contenues, sont trop précises, trop détaillées. Elles définissent les règlements particuliers, elles prévoient des restrictions. Nous croyons que l'énoncé de politique n'est pas assez général. Je parlerai de ces deux aspects en même temps.

L'énoncé prévoit le nombre de milles qu'un transporteur régional peut parcourir sans faire escale. Il prononce le gel de la technologie. On ne peut pas accepter ces propositions: ce serait prendre un cliché de la situation telle qu'elle se présente en 1981 ou 1982. L'énoncé ne permet ni au transporteur national ni au transporteur régional de faire acquisition d'un avion à réaction. On ne peut pas faire obstacle à la technologie ou à ce genre d'évolution. Les pressions deviendront trop fortes.

Les fabricants d'avions étudient les possibilités de créer un avion à réaction plus petit, éventuellement un avion à réaction, pour transporter les passagers. Lorsqu'il s'agit d'avions de ce genre, d'avions à turbopropulseur, on ne peut pas permettre à un genre de transporteur d'en faire acquisition sans le permettre à l'autre. Cette politique est trop restrictive, selon nous.

Nous insistons sur le fait que l'énoncé de politique n'est pas assez large. Il prétend pouvoir élaborer une politique sur le transport aérien interne seulement sans étudier les autres

[Texte]

without considering all the other things which, certainly, air carriers have to consider when constructing their business on an efficient basis.

The policy does not deal with transborder licensing; it does not deal with international licensing; it does not deal with charter matters; and, it does not deal with economic regulation.

• 1600

On each of these matters, Transport Canada has said: We can go ahead and develop this domestic air carrier policy and wait for the other things to come in later; and as they have said, for instance, with regard to economic regulation, they are going to wait for the papers to come in from the Economic Council of Canada. Well, Mr. Chairman, the business just does not operate that way. We cannot consider how to construct a domestic air carrier policy which would best serve the needs of the people of this country and ignore things like economic regulation, ease of entry, ease of exit, control of fares, control of restrictions on licenses. These are things that air carriers have to take into account when they decide whether to expand or to go to new equipment.

For instance, it may make a great deal of difference to his equipment purchase decision if an air carrier knows he can pick up a transborder route. If he can spread out the capital cost of acquiring a piece of equipment over a longer route structure, and in particular, a route segment, for instance, which may operate from Canada to the U.S., that is a high density route, that is profitable, it may make quite a difference to his equipment purchasing decision. It may mean that the people that the carrier serves on the Canadian side entirely, may get a better piece of equipment than otherwise. It also makes a difference as to what kind of restrictions or what kind of ability that particular air carrier may have to get into the charter market. All air carriers have a problem with surplus capacity, not only at times of the day or at times of the week, but on a seasonal basis, and, indeed, on a more cyclical basis. They try and use their surplus capacity to other ends to bring in something that will contribute to overheads.

Mr. Chairman, we are saying that the policy paper which we are addressing is too narrow in scope, and we believe that you cannot produce a coherent policy, a good policy, for the future of the domestic air carrier business in this country without taking these other things into account, and we hope that you will take them into account when you come to write your report.

I will tell you frankly, Mr. Chairman, we had some difficulty in discussing this among ourselves, because I asked the question: what are we asking this committee to do? Are we asking them not to produce a report until these other things are done? That is not what we are saying. We are asking you to do what you can to take these things into account or to require the production of some sort of policy or to recommend a policy on these things so that, once and for all, we can produce an air carrier policy that takes into account all the

[Traduction]

facteurs dont les transporteurs aériens doivent tenir compte, s'ils veulent que leur exploitation soit efficace.

La politique ne tient pas compte de la délivrance de permis transfrontaliers; pas plus qu'elle ne le fait de la délivrance de permis internationaux, des questions d'affrètement ou de règlements sur l'économie.

Le ministère des Transports a décidé d'élaborer une politique d'abord et de tenir compte de ces autres questions par la suite; avant d'étudier l'aspect économique, on attendra les documents du Conseil économique du Canada. Monsieur le président, dans le monde des affaires, on ne procède pas ainsi. On ne peut pas songer à élaborer une politique sur le transport aérien intérieur qui réponde aux besoins des citoyens canadiens sans tenir compte des règlements, de la facilitation, du contrôle des tarifs et des restrictions concernant la délivrance des permis. Les transporteurs aériens doivent tenir compte de ces éléments en décidant soit de donner une expansion à leur entreprise, soit d'acheter du nouvel équipement.

Si un transporteur aérien sait qu'il obtiendra une ligne transfrontalière, sa décision sur l'achat d'équipements pourrait être plus facile à prendre. S'il peut répartir le coût d'acquisition de l'équipement en fonction d'une ligne prolongée ou qui comporterait un tronçon Canada-U.S. fort achalandé et lucratif, sa décision pourrait être plus facile à prendre. Eventuellement, les clients du transporteur côté-Canada pourraient bénéficier d'un meilleur équipement qu'il n'eût été possible d'acquérir autrement. En outre, cette décision peut influencer l'accès de ce transporteur aérien au marché de l'affrètement. Tous les transporteurs aériens font face au problème de surcapacité, non seulement à certains moments au cours de la journée ou de la semaine, mais aussi au cours d'une saison ou de façon cyclique. Ils tentent de mettre leur capacité à profit pour payer les frais généraux.

Monsieur le président, l'énoncé de politique est trop étroit, il est impossible, selon nous, d'élaborer une bonne politique concernant l'avenir du transport aérien intérieur sans tenir compte de ces autres éléments; nous espérons que vous en tiendrez compte lorsque vous rédigerez votre rapport.

Je vous l'avouerai franchement, monsieur le président: il nous a été difficile de discuter de cette politique entre nous. Nous nous demandions: que faut-il demander au Comité? De ne pas rédiger un rapport avant d'avoir réglé toutes ces autres questions? Il ne s'agit pas de cela. Nous vous demandons d'étudier ces questions ou bien d'exiger ou de recommander une politique qui tienne compte, une fois pour toutes, de tous les facteurs dont les transporteurs aériens eux-mêmes doivent tenir compte et qui sont dans l'intérêt des citoyens du Canada.

[Text]

factors that the air carriers must take into account and all the factors that are of importance to the public of this country.

Mr. Chairman, we further believe, as I say, that the present paper would not only freeze the status quo, but in fact is more restrictive than the status quo. It introduces restrictions which were not there before; the ones I have mentioned.

We believe that the proposed policy, if implemented, would result in a situation in which there would not be stimulation for any further competition or growth in the industry.

We are saying to the local air carriers, you can never grow bigger; we are saying to the regionals, this is your role and you are stuck with it. We believe that the policy ought to be more flexible. We think that Transport Canada, if it had the time, would have wanted to take these kinds of things into account in the production of this paper.

• 1605

We feel the paper fails to take into account the possibility of a lessening of economic regulation. And we feel these issues are all inseparable in terms of producing a policy which will best serve the interests of the people of this country.

The paper recommends an evolutionary, rather than a revolutionary, change in the development of the industry and this is something that we can certainly agree with.

We also agree with the paper's proposal that existing licenses should continue to apply.

If you want to think about the effects this paper might have, ask yourself this—if the policy which this paper proposes had been in effect for the last ten years, what would the Canadian air situation have looked like now? Would EPA have Halifax-Toronto? Where would Mr. Ward be? Do you want to impose that kind of rigidity on the development of the air carrier industry so as to inhibit further development?

The paper seems to have a concern in it that if the policy were not as restrictive as the paper suggests, it would produce a competitive effect which would be disruptive on the industry. I guess our comment on that is this—we cannot think of one example over the last several years, with the old policy in effect, which has produced a situation terribly disruptive of the public or the industry.

Now, every industry has its cycles—its good times and its bad times. 1981 was not a particularly good time for most air carriers in Canada. That is not to be blamed on the regulatory structure or the policy. We cannot think of a bad situation that has resulted from the past policy—a large or substantial air carrier going under. They have had their problems but we think the policy paper is, perhaps, too over-concerned with the potential disruptive effects of competition. It attempts, perhaps, to over-compensate in its proposals for that concern.

[Translation]

D'autre part, monsieur le président, non seulement l'énoncé de politique fige la situation actuelle, mais il constitue une sorte de régression. Il introduit des restrictions qui n'avaient pas cours auparavant; celles dont j'ai parlé.

Si l'on adoptait cette politique, elle ne contribuerait pas à favoriser une plus grande concurrence ou une expansion de l'industrie.

Elle empêche les transporteurs aériens de prendre de l'expansion; elle contraint les transporteurs régionaux à conserver leur rôle actuel. Nous croyons que la politique gagnerait à être plus souple. S'il en avait eu le loisir, le ministère des Transports aurait voulu tenir compte de ces éléments en rédigeant ce document.

Selon nous, la politique ne tient pas compte de la possibilité d'alléger les règlements d'ordre économique. Il nous semble pourtant qu'il s'agit là de questions inséparables, les unes des autres, dans l'élaboration d'une politique qui se propose de servir les intérêts du peuple canadien.

La politique recommande une évolution plutôt qu'une révolution au niveau du développement de l'industrie, c'est un point de vue que nous partageons.

Nous sommes également d'accord avec la proposition du document selon laquelle les permis déjà octroyés devraient continuer de s'appliquer.

Pour ce qui est de l'incidence que cette politique, si elle était appliquée, pourrait avoir, posez-vous la question suivante: si la politique préconisée ici était en vigueur depuis dix ans, quelle serait la situation du transport aérien du Canada à l'heure actuelle? La société EPA aurait-elle le droit d'assurer le trajet Halifax-Toronto? Et où en serait M. Ward? Voulez-vous imposer tant de rigidité dans le développement de l'industrie du transport aérien que vous empêcherez à cette dernière de continuer de s'accroître?

L'énoncé de principes semble dire que si la politique était moins restrictive, elle amènerait, dans la concurrence, certains changements qui seraient néfastes à l'industrie. Notre point de vue à ce sujet se résume de la façon suivante: nous n'avons trouvé aucun exemple, au cours des dernières années, d'une situation qui, dans le cadre de l'ancienne politique, aurait eu une incidence néfaste sur le public ou sur l'industrie.

Toutes les industries passent par des cycles: elles ont leurs bons moments et leurs mauvais moments. L'année 1981 n'a pas été très bonne pour la plupart des transporteurs aériens au Canada. Mais il ne faut pas imputer cela à la structure réglementaire ou à la politique en vigueur. Comme je l'ai dit, nous n'avons trouvé aucun exemple d'une mauvaise situation qui aurait résulté de la politique en vigueur et qui aurait amené la perte d'un transporteur aérien important. Les transporteurs ont eu certains problèmes, certes, mais nous sommes d'avis que la politique se préoccupe peut-être un peu trop de

[Texte]

As I said a moment ago, we agree that there is no need for radical changes. The evolutionary approach is one which we favour, along with Transport Canada. Nor do we advocate total, complete and absolute deregulation. The Canadian air carrier industry has, on the whole, been performing well. We have not a bad industry in Canada. And I may pause here, Mr. Chairman, to indicate that nothing I have said before and nothing that I may say is to be taken as criticism of the air carriers which serve Ontario. I have listed them.

Air Canada is a good airline. It performs a fine service. It is respected and trusted by Canadians and that is generally how the Government of Ontario regards them as well. The same can be said of Nordair and of the other air carriers which serve our province. So, whatever I say here is not to be taken as pejorative to those air carriers.

• 1610

Mr. Chairman, I think you particularly will appreciate the problem I am about to attempt to describe.

While we need a domestic air carrier policy, which attempts to guide the air transport committee of the Canadian Transport Commission in making decisions, surely we cannot so describe or proscribe such policy as to give them no role at all.

If we set down a policy for them which dots every "i" and crosses every "t", then we really do not have any reason to continue the existence of the Air Transport Committee. If we want the system to respond to changing conditions and respond to it more quickly than the government is able to change its air policy, then we have to leave some responsibility in the hands of the regulator, the Air Transport Committee.

We say the present policy, or the policy proposed by Transport Canada, is too specific; more flexibility ought to be given to the regulator—within, of course, guidelines.

I would like to move to a slightly different area, in fact, a completely different area, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, one of the things we read with particular interest in Transport Canada's policy paper appears at page 15 of that paper. It is a paragraph which starts on page 14 and is numbered paragraph 39 on your assumptions. But over on page 15 under item 3, which is headed "Role of the Federal Government in Helping to Provide Air Services," the second sentence reads:

The role of the federal government would continue to be to assist indirectly by providing the necessary airport and air

[Traduction]

l'incidence néfaste que pourrait éventuellement avoir la concurrence. Il s'agit peut-être là d'une surcompensation.

Comme je l'ai dit il y a quelques instants, nous convenons qu'il n'est pas nécessaire d'apporter des changements radicaux au système. Nous sommes favorables à l'idée d'une approche évolutive, tout comme l'est le ministère des Transports. Et nous ne préconisons pas une déréglementation totale et absolue. L'industrie canadienne du transport aérien se débrouille bien dans son ensemble. L'industrie canadienne ne se trouve pas en mauvaise posture. Mais je m'arrêterai ici, monsieur le président, pour souligner que ce que j'ai déjà dit et ce que je vais dire ne doit pas être compris comme une critique à l'endroit des transporteurs aériens qui desservent l'Ontario. J'en ai d'ailleurs fait la liste.

Air Canada est une très bonne société aérienne, qui fait un bon travail. Elle est respectée et elle inspire confiance chez les Canadiens, et le gouvernement de l'Ontario la voit du même oeil. Il en est de même pour Nordair et pour les autres transporteurs aériens qui desservent notre province. Aucune de mes remarques ne doit donc être interprétée comme une critique à leur égard.

Monsieur le président, je pense que vous en particulier, vous comprendrez le problème que je vais maintenant essayer d'expliquer.

Bien qu'il nous faille une politique sur le transport aérien intérieur, qui ait pour objet de guider le comité des transports de la Commission canadienne des transports, il me semble que nous ne pouvons pas élaborer une politique qui ne leur accorde aucun rôle, quel qu'il soit.

Si la politique est trop explicite, trop pointilleuse, alors le comité des transports aérien ne sert plus à rien. Si nous voulons que le système réagisse aux conditions changeantes et ce, plus vite que le gouvernement ne peut modifier sa politique aérienne, alors une certaine part des responsabilités doit continuer de revenir au régulateur, à savoir le comité des transports aériens.

Nous trouvons que la politique actuelle, ou plutôt la politique proposée par le ministère des Transports, est beaucoup trop explicite. Le régulateur devrait disposer davantage de souplesse, mais ce, bien sûr, dans le contexte de lignes directrices établies.

J'aimerais maintenant, monsieur le président, passer à un domaine légèrement différent et même tout à fait différent.

Monsieur le président, nous avons été très intéressés par ce qui figure à page 17 de la version française de la politique du ministère des Transports. Il s'agit du paragraphe 39, qui commence à la page 17. La deuxième phrase de l'alinéa 3, à la page 18, qui porte le titre: «Rôle du gouvernement fédéral dans l'aide à fournir aux services de transport aérien», se lit comme suit:

L'aide du gouvernement fédéral continuerait d'être indirecte, soit de fournir les services et installations aéroportua-

[Text]

navigation facilities and services where justified. Provincial governments would continue to subsidize local air services to the extent that they considered such subsidies appropriate.

It is the first sentence we are interested in. The business of providing the necessary airport and air navigation facilities has been one of continuing discussion between the Government of Ontario and Transport Canada.

At the beginning of my remarks, I indicated to you that Ontario was putting its money where its mouth was in terms of Norontair. We have also been involved for many years in a remote airports program. We go out and build airports where required in the north. There is no federal program which provides for this; Ontario has done it.

One of the difficulties we have had, frankly, and it is no secret—public statements have been made—is in regard to the provision of air navigational aids for the operation of local air services in the northern part of the country. We are in a situation, Mr. Chairman, where the province has no regulatory jurisdiction. The jurisdiction is entirely federal. The federal government has recognized this responsibility is theirs. The difficulty has been that the money has not been there to perform the necessary tasks.

Very recently, some money has been forthcoming. It is a problem—one which concerns us very much—about the level and the quality of air navigational facilities in northern Ontario. It is a problem we would ask this committee to think about and to make appropriate recommendations. If it would be useful, we could provide further details of our position in regard to this matter. We simply want a go at this.

• 1615

We point out, Mr. Chairman, that a public system of aids to navigation, to permit local air carriers to operate under I.F.R. conditions, does not yet exist in northern Ontario and it ought to exist. That is tough country to fly in. This should be given a very high priority.

Mr. Chairman, the policy proposal of Transport Canada defines carrier roles through a series of restrictions. We believe these restrictions, which would be imposed on the Canadian Transport Commission, are too rigid. In other words, if the policy proposals were accepted, the CTC would be unable to accept applications for certain kinds of routes or services from carriers which the policy would rule as ineligible. Ontario would be less restricted. Ontario would rather approach the matter in a manner which would define the primary roles of each level of carrier. You would define the primary role of national trunk carriers, regional carriers and local carriers, but you would not preclude them from slopping over, to the extent justified, into the role of the adjacent carrier. There are circumstances which justify that. You would not stop them from doing it. You would define the primary roles, what their

[Translation]

res et de navigation aérienne nécessaires lorsqu'elles sont justifiées.

C'est la première phrase qui nous intéresse. La question de la prestation des services aéroportuaires et de navigation nécessaires fait l'objet de discussions entre le gouvernement de l'Ontario et le ministère des Transports depuis longtemps déjà.

Au début de mes remarques, je vous ai dit que l'Ontario était sérieux et sincère vis-à-vis de Torontair. Nous participons par ailleurs depuis de nombreuses années à un programme de construction d'aéroports dans les régions isolées. Nous faisons justement construire des aéroports dans certaines parties du Nord qui en ont besoin. Il n'existe pas de programme fédéral semblable, et c'est l'Ontario seul qui s'en charge.

L'un des problèmes que nous avons eu, et ce n'est pas un secret, car des déclarations publiques à ce sujet ont déjà été faites, concerne la prestation de services de navigation aérienne pour les services locaux de transport aérien dans les régions du Nord. Dans la situation actuelle, monsieur le président, la province n'a aucune juridiction en matière de réglementation. C'est au gouvernement fédéral que cela revient, et ce dernier reconnaît d'ailleurs que cela relève de ses responsabilités. Le problème, c'est que l'argent nécessaire n'a pas été disponible.

Tout récemment, certaines sommes ont été octroyées. Mais le problème de l'importance et de la qualité des installations de navigation dans le Nord de l'Ontario demeure et nous préoccupe beaucoup. Nous espérons d'ailleurs que le Comité y songera et qu'il formulera un certain nombre de recommandations pour le résoudre. Si cela vous était utile, nous pourrions fournir des explications supplémentaires au sujet de la position que nous avons adoptée à ce sujet. Nous aimerions avoir l'occasion de faire quelque chose.

Nous soulignons, monsieur le président, qu'il n'existe pas, dans le nord de l'Ontario, un système public d'appui à la navigation qui permettrait aux transporteurs aériens locaux de se conformer aux règlements d'aviation internationale, et il devrait y en avoir un. Il est très difficile de piloter un avion dans cette partie du pays et cette question devrait être prioritaire.

Monsieur le président, la politique proposée par le ministère des Transports définit les rôles des transporteurs aériens par toute une série de restrictions. Nous sommes d'avis que ces restrictions, qui seraient imposées à la Commission canadienne des transports, sont beaucoup trop rigides. Autrement dit, si la politique était acceptée, la CCT se verrait obligée de refuser des demandes pour certains trajets ou certains services de la part de transporteurs, car ceux-ci seraient inadmissibles dans le contexte de la politique. L'Ontario serait favorable à des règlements moins restrictifs. Nous préférierions que soient simplement définis les principaux rôles de toutes les catégories de transporteurs. Vous pourriez définir le rôle principal que devraient jouer les transporteurs nationaux, régionaux et locaux, mais ce, sans leur interdire de dépasser ce rôle ou de chevaucher avec un autre transporteur, si cela est justifié. Il

[Texte]

mandate was, but you would not stop them from doing other things.

The policy deals with the number of miles—800 miles non-stop for regionals—no jets for local carriers. It would restrict inter-regional services. It would restrict entry of charter carriers into the toll market. We think it is too rigid and more flexibility ought to be given to the Air Transport Committee to permit a given level of carrier to provide other services, where justified.

With the national carriers, we would define their primary role as providing service to major cities, capital cities, major markets in the country and also transborder, international and certain high volume routes. We would not restrict them to the weight groups of aircraft, the size of aircraft the policy suggests. Air Canada, in its paper, suggested that they should not be restricted from flying propeller driven aircraft. We do not disagree. On the other hand, the converse should be true, and other people should not be restricted from flying jet-powered aircraft.

Similarly, we would not necessarily restrict the number of national carriers in the country to two. If circumstances in the future justify more than one national carrier, more than two national carriers, we would so permit.

The regionals; we feel their role ought to be to link regional centres, to provide feeder systems from regional to national centres, to concentrate within their respective regions, but they should not be constrained or restricted to their particular region. We believe they should be permitted to develop in each economic region to the extent they are able.

With regard to the local carriers, we feel their primary role should be defined as linking local centres, to provide feeder services to regional and national centres, to short-haul transborder services. They should, if circumstances so dictate, be permitted to provide regional services where justified, and they should not be restricted to the use of non-jet equipment.

• 1620

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Burntack, if I may interrupt you: It is 4.20 p.m. and several members want to ask questions; it was our intention to adjourn, if we could, around five o'clock. I do not want to pre-empt your testimony, but we have had a chance to go through a good part of the brief beforehand. If you feel that you want to go on... I notice that you are on page 8 of your 19-page brief, but we would like to be in a position to ask you questions, and I take it that you could accelerate a bit?

[Traduction]

existe certaines circonstances qui justifieraient ce genre de choses. Nous n'approuvons pas l'idée d'empêcher ces transporteurs de le faire. Vous pourriez définir leur rôle principal et leur mandat, mais sans leur interdire de faire autre chose.

La politique limite à 800 milles les trajets sans escale des transporteurs régionaux et interdit l'utilisation d'aéronefs par des transporteurs locaux. Cette politique, si elle était appliquée, entraverait les services entre régions. Elle interdirait l'accès des transporteurs faisant des vols nolisés au marché des services réguliers. Cette politique nous semble trop rigide. Le comité du transport aérien devrait jouir d'une plus grande souplesse et pouvoir permettre à des transporteurs d'offrir d'autres services, là où ce serait justifié.

Le rôle des transporteurs nationaux devrait, selon nous, être de desservir les principales villes, les capitales, les plus gros marchés du pays, ainsi qu'assurer les trajets trans frontaliers, internationaux, et les vols à trafic important. Nous n'approuvons pas l'idée de limiter les types d'aéronefs et la taille des appareils que peuvent utiliser ces sociétés, comme le préconise la politique. La Société Air Canada a demandé, dans son mémoire, qu'il ne lui soit pas interdit d'utiliser des avions à hélices. Nous sommes d'accord avec elle. Mais d'un autre côté, l'inverse devrait aussi être admis. Autrement dit, les autres transporteurs devraient pouvoir utiliser des avions à réaction.

D'autre part, nous ne limiterions pas nécessairement les transporteurs nationaux à deux. Si à l'avenir les circonstances justifient l'existence de plus de deux transporteurs nationaux, alors nous n'y verrions aucun inconvénient.

Passons maintenant aux transporteurs régionaux. Selon nous, leur rôle devrait être de relier entre eux les centres régionaux, d'assurer la navette entre les centres régionaux et nationaux, et de desservir leurs régions respectives, mais ils ne devraient pas être limités à ces régions. Nous sommes d'avis qu'ils devraient pouvoir se développer dans chaque région économique, et ce, dans toute la mesure du possible.

Quant aux transporteurs locaux, nous pensons qu'ils devraient surtout assurer une liaison entre les différents centres locaux, offrir des services de navette rejoignant les centres régionaux et locaux et assurer des vols trans frontaliers de courte durée. Ils devraient pouvoir, si les circonstances le justifient, assurer des services régionaux et utiliser des avions à réaction.

Le coprésident (M. Deniger): Monsieur Burntack, permettez-moi de vous interrompre. Il est 16h20, et plusieurs députés souhaitent vous poser des questions. Nous aimerions lever la séance aux environs de 17h00. Je ne voudrais pas vous empêcher de poursuivre, mais je tiens à vous signaler que nous avons déjà eu l'occasion de parcourir votre mémoire. Si vous préférez continuer... je constate que vous n'en êtes qu'à la page 8 de votre mémoire, qui en compte 19. Nous aimerions pouvoir vous poser des questions et j'avais pensé que vous pourriez peut-être accélérer un peu.

[Text]

Mr. Burntack: There is only one other point I would like to cover, Mr. Chairman—I appreciate the comment and we welcome the opportunity to answer questions—and that is our view on the matter of economic regulation and competition. In short, Mr. Chairman, and it is covered in our paper, we believe there ought to be less regulation, generally, in this area. We believe this issue, again, is inseparable from the policy we are dealing with. We would advocate a more open entry and a simplified exit.

Mr. Chairman, just dealing with economic regulation: We think carriers should be given more flexibility over the matter of tariffs, with the CTC exercising a supervisory role to deal with excesses of fare structure. We believe, generally, there ought to be fewer restrictions on licences in the matter of the number of stops and their frequency and the number of aircraft permitted to be operative. As you will see, our proposal indicates that we feel it would be useful to simplify the number of weight groups that are presently listed, and we would reduce the number of weight groups to three, rather than the A to H that are presently in existence.

Mr. Chairman, I think that about sums up our comments. We hope that not only this committee but Transport Canada and the other people involved will take them in the spirit in which they are intended, and that is as assistance in reaching what we think is a common goal.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you very much, Mr. Burntack. I think, as members of the committee, we appreciate the importance that you and your government attach to the work we are doing. As the days follow one another, I think the clouds keep getting greyer and greyer, in my mind. I welcome your very positive remarks and I will open the questioning with Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I wonder, Mr. Burntack, if you could, in a very, very few words, tell us briefly—you skipped over Norontair—do you provide any subsidies for Norontair? Do you own any part of Norontair? Do you see yourself owning any part of Norontair? And how do you justify the subsidies that are paid?

Mr. Burntack: Mr. Ellis, Norontair was started because the government believed that in northern Ontario the public was entitled to a certain minimum level of holiday air service, and that people ought to be able to communicate, by air, between centres in the north and regional centres. These were very low-density situations, situations in which private industry was not able to provide a service and meet the needs of the people. The services were simply uneconomic. The government embarked on Norontair as an experiment, to discover whether the view that they took was correct.

The way in which Norontair operates is that the government owns Twin Otters, which are the only aircraft we own at the moment—we own seven or eight Twin Otters. It then, in turn, invites proposals from private carriers to operate the aircraft to

[Translation]

M. Burntack: Monsieur le président, il n'y a qu'un autre point dont j'aimerais vous parler. Je comprends le problème et je tiens à dire que nous attendons avec impatience de répondre à vos questions. J'aimerais tout simplement vous dire deux mots au sujet des règlements économiques et de la concurrence. En bref, monsieur le président—et vous trouverez des explications plus abondantes à ce sujet dans notre mémoire—nous pensons qu'il devrait y avoir moins de règlements dans ce domaine. Ici encore, la question est inséparable de la politique dans son ensemble. L'entrée sur le marché et la sortie du marché devraient selon nous être simplifiées.

Pour ce qui est des règlements économiques, nous sommes d'avis que les transporteurs devraient jouir d'une plus grande souplesse au niveau de l'établissement des tarifs, la société jouant le rôle de superviseur pour empêcher l'application de tarifs trop élevés. Nous pensons d'autre part qu'il devrait y avoir moins de restrictions au niveau des permis concernant le nombre d'arrêts possibles, leur fréquence et le nombre d'avions permis. Comme vous pourrez le constater, nous préconisons une simplification des groupes de poids qui figurent sur la liste à l'heure actuelle. Il y en a huit, nous les ramènerions à trois.

Je pense que cela résume les points saillants de notre mémoire. Nous espérons que le comité, le ministère des Transports et les autres personnes intéressées interpréteront nos commentaires dans l'esprit dans lequel ils ont été dits. Nous avons tout simplement voulu faire notre part en vue d'atteindre un objectif commun.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci beaucoup, monsieur Burntack. Je pense que tous les membres du Comité apprécient l'importance que vous-même et votre gouvernement attachez à votre travail. Mais il me semble qu'au fil des jours, les choses deviennent de plus en plus obscures dans mon esprit. Je vous suis reconnaissant pour vos remarques très positives. C'est M. Ellis qui lancera la discussion.

M. Ellis: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Burntack, pourriez-vous nous dire très, très brièvement... vous n'avez pas parlé de Norontair? Offrez-vous des subventions à cette société? Détenez-vous des actions dans cette société? En êtes-vous propriétaire en partie? Comment justifiez-vous les subventions qui lui sont versées?

M. Burntack: Monsieur Ellis, si la société Norontair a été lancée, c'est parce que le gouvernement était persuadé que les habitants du nord de l'Ontario méritaient un service minimal aérien de vacances, et qu'ils devraient pouvoir se rendre en avion des centres situés dans le Nord aux centres régionaux. Il s'agissait de centres à très faible densité, qui n'intéressaient pas l'industrie privée. Cela n'aurait pas été rentable pour les sociétés privées de desservir ces régions. Le gouvernement a donc lancé Norontair à titre d'essai, pour savoir ce qui serait envisageable.

Le gouvernement possède sept ou huit *Twin Otters* à l'heure actuelle. Ce sont d'ailleurs les seuls avions que nous ayons en notre possession. Norontair invite les transporteurs privés à soumissionner pour piloter les avions conformément aux

[Texte]

Norontair standards and to Norontair frequencies and the fares are set by the Ontario Northland Transportation Commission. The services are operated to the standard and have always been operated by the private sector under contract. The number of aircraft we own, I am informed, is actually nine. The operating subsidy is \$1.2 million per year and we carry 120,000 passengers a year on that network at the present time. It has expanded now to the northwestern part of Ontario. We serve 21 centres.

• 1625

Mr. Ellis: What is the extent of the subsidy?

Mr. Burtnick: It is \$1.2 million a year.

Mr. Ellis: That is in the form of the cost of operating the aircraft greater than that paid by the operator?

Mr. Burtnick: Yes, sir.

Mr. Ellis: Okay. Then that is the only ownership in any airline in Ontario, the Government of Ontario participates in, and it is not ownership of an airline, but rather ownership of aircraft.

Mr. Burtnick: You have hit on a curious regulatory situation, Mr. Ellis. For legal purposes we do not own the airline.

Mr. Ellis: That is right.

Mr. Burtnick: We do not operate the airline; we own the aircraft and we are contractors, with private operators, the private air carriers, Onair Airdale, being the contractees. The licences are in the name of the individual air carrier, so that a particular licence may read: "Onair, carrying on business under the firm name and style of Norontair".

One of the problems that we have to go through is that we sign a contract with a particular operator to carry on the service say for three years; we have to go to the Air Transport Committee; we get a licence; the operator goes to the Air Transport Committee and gets a licence for three years and then we have to go back to the Air Transport Committee every time a contract rolls over. What would be desirable is to legitimize the reality of Norontair—I think we can be trusted now; we have shown how we operated—and to give the Ontario Northland Transportation Commission a permanent licence which it in turn can have operated by the private sector. We have several contract areas and we find ourselves constantly engaged in an expensive process of going to the Air Transport Committee to get licences rolled over.

I should point out, Mr. Ellis, that the \$1.2 million subsidy figure is only an operating subsidy. That is to say, the \$1.2 million does not capture depreciation on the aircraft or the overheads of Ontario Northland Transportation Commission in administering the contracts.

[Traduction]

normes, aux horaires et aux tarifs fixés par Norontair et par l'Ontario Northland Transportation Commission. Les services sont conformes aux normes et ont toujours été assurés par le secteur privé sous contrat. Selon mes renseignements, nous sommes propriétaires de neuf appareils. Nos subventions à l'exploitation sont de l'ordre de 1.2 million de dollars par année et nous transportons au total 120,000 passagers selon les derniers chiffres. Les services rejoignent maintenant le nord-ouest de l'Ontario. Nous desservons 21 centres.

M. Ellis: Quel est le montant des subventions?

M. Burtnick: Elles s'élèvent à 1.2 million de dollars par année.

M. Ellis: C'est la différence entre les coûts réels d'exploitation et les coûts assumés par les exploitants?

M. Burtnick: Oui.

M. Ellis: C'est le seul mode de participation à un service aérien en Ontario par le gouvernement de l'Ontario. Le gouvernement lui-même n'est pas propriétaire de sociétés aériennes; il possède seulement les appareils.

M. Burtnick: Nous faisons face à une réglementation assez étrange, monsieur Ellis. Pour des raisons d'ordre juridique, nous ne pouvons pas être propriétaires de sociétés aériennes.

M. Ellis: Je comprends.

M. Burtnick: Nous n'exploitons pas de sociétés aériennes. Nous possédons les appareils et nous donnons des contrats à des exploitants privés, à des transporteurs privés, comme Onair et Airdale, qui sont les concessionnaires. Les permis d'exploitation sont émis au nom des transporteurs. Il peut être indiqué sur le permis, par exemple: «Onair, faisant affaire sous le nom de Norontair».

Une de nos difficultés tient au fait que nous devons d'abord conclure un contrat avec un exploitant pour une période de trois ans, par exemple; nous devons alors passer par le comité des Transports aériens, obtenir un permis; l'exploitant doit suivre la même procédure pour obtenir un permis d'une durée de trois ans. Et tout est à recommencer chaque fois qu'un contrat est échu. Il serait souhaitable à ce moment-ci de légitimer l'entité de Norontair. Je pense qu'on peut nous faire confiance maintenant. Nous avons fait nos preuves. Il serait souhaitable d'accorder à la Commission des transports du nord de l'Ontario un permis permanent qui pourrait être exploité sous contrat par le secteur privé. Nous avons plusieurs contrats et nous nous retrouvons constamment devant le comité des Transports aériens pour renouveler les permis échus, avec toutes les dépenses que la procédure implique.

A propos, monsieur Ellis, je signale que les subventions de 1.2 million de dollars sont des subventions d'exploitation seulement. En d'autres termes, les 1.2 million de dollars n'incluent pas l'amortissement des appareils ni les frais généraux de la Commission des transports du nord de l'Ontario pour la surveillance des contrats.

[Text]

Mr. Ellis: What would you guess the extra costs would be? Double?

Mr. Burtnick: You would not be high if you doubled it, considering the cost of Twin Otters now.

Mr. Ellis: All right. Has the service done what the Government of Ontario intended it to do? Do you see the service increasing to take aircraft other than Twin Otters; for example, Dash-7s or perhaps Dash-8s?

Mr. Burtnick: The service has, in general, done what has been expected of it. I guess we are at the stage, Mr. Ellis, where it has grown to a size, serving 21 communities in northern Ontario, that it requires a restructuring of some sort. I mentioned one concern we had and that was this business of relicensing; the other question is other aircraft. Ontario ordered the first two Dash-8 aircraft; that is the smaller of the two off the line in de Havilland. I think we take delivery in 1983 or 1984—1984, I believe. They will be worked into the route structure, on the higher density routes. There are some routes that will never take more, in the foreseeable future, than the Twin Otter size.

• 1630

Mr. Ellis: The summary of items you object to in the policy all lead one to believe that you are in support of free enterprise and in support of some deregulation and in support of individual carriers being able to make it on their own. Do you see the individual carriers that now make up Norontair staying where they are, or growing and buying each other out, or do you see the Ontario Northland Transportation Commission taking a much larger role in servicing the north?

Mr. Burtnick: Mr. Ellis, all of the people Norontair have contracts with were in the business before Norontair got involved with them, and they operate their own air services. Let me state, flatly, that to my knowledge the Government of Ontario has no intention of taking a larger role. If the implication of your question was that we might take them over, the answer is no.

Mr. Ellis: Mr. Burtnick, could I take that a step further because I am going to run out of time very shortly. You have mentioned the concern of the region of Ontario and the problems with Nordair—of course Nordair is a part of Air Canada—do you see the Province of Ontario stepping in and assisting a now-local carrier to become a regional carrier by perhaps purchasing a portion of Nordair, if it became available? I appreciate that the present cabinet took the step some weeks ago to change what had been promised, that they would divest Air Canada of Nordair. Supposing that decision were put back in place, do you see the government of Ontario assisting any of the local carriers—for argument's sake, Air Ontario—in getting involved as a regional carrier and taking part of Nordair?

Mr. Burtnick: The Premier of Ontario stated some time ago, during this whole public discussion about where Nordair

[Translation]

M. Ellis: Quels seraient ses coûts? Le double?

M. Burtnick: Vous n'exagèreriez pas en disant le double, compte tenu du coût actuel des *Twin Otters*.

M. Ellis: Très bien. Le service a-t-il répondu aux attentes du gouvernement ontarien? Doit-il faire appel à d'autres appareils que les *Twin Otters*, les Dash-7 ou Dash-8, par exemple?

M. Burtnick: De façon générale, le service a été celui auquel on s'attendait. Maintenant qu'il s'étend à 21 localités du nord de l'Ontario, monsieur Ellis, je suppose qu'une restructuration quelconque s'impose. Une de nos difficultés, comme je l'ai dit, est le renouvellement des permis; une autre difficulté est l'acquisition d'autres appareils. L'Ontario a commandé les deux premiers Dash-8, c'est le petit modèle construit par de Havilland. Nous prendrons livraison des appareils en 1983 ou en 1984, si je comprends bien. Ils seront mis en service progressivement sur les routes les plus utilisées. Il y a des routes qui ne se prêteront pas à autre chose, dans un avenir rapproché, que les *Twin Otter*.

M. Ellis: La liste de vos objections à la politique à suivre indique que vous appuyez la libre entreprise, la déréglementation, le recours aux transporteurs privés sur une base rentable. Vous vous attendez à ce que les transporteurs privés qui composent Norontair actuellement se maintiennent, progressent, se rachètent les uns les autres, ou à ce que la commission des transports du nord de l'Ontario (Ontario Northland Transportation Commission) assume un rôle de plus en plus grand dans le Nord?

M. Burtnick: Monsieur Ellis, tous les exploitants avec lesquels Norontair a des contrats existaient avant la venue de Norontair et exploitaient leurs propres services aériens. Je puis affirmer catégoriquement qu'à ma connaissance le gouvernement de l'Ontario n'a aucunement l'intention d'accroître son rôle à ce niveau. Nous n'avons aucunement l'intention de les racheter, si c'est ce que vous voulez savoir.

M. Ellis: Je vais essayer de progresser quelque peu dans mes questions; je commence à manquer de temps. Vous avez parlé, monsieur Burtnick, des préoccupations de la région de l'Ontario et des problèmes avec Nordair; Nordair évidemment est rattachée à Air Canada. Vous vous attendez à ce que la province de l'Ontario intervienne pour aider un transporteur local à devenir transporteur régional en achetant, par exemple, une partie de Nordair, si elle était disponible? Je sais que le Cabinet fédéral actuel a décidé il y a quelques semaines de ne pas donner suite à une de ses promesses qui consistait à séparer Nordair d'Air Canada. En supposant que cette décision soit renversée, vous prévoyez que le gouvernement de l'Ontario aidera un transporteur local, par exemple Air Ontario, à devenir transporteur régional en faisant l'acquisition d'une partie de Nordair?

M. Burtnick: Le premier ministre de l'Ontario a indiqué il y a quelque temps, au cours du débat public sur l'avenir de

[Texte]

was going to wind up, that he might be prepared to commit the government to assisting on an interim basis, but only to facilitate any transfer of Nordair's ownership. But the government was not prepared to get involved on a long-term basis. So to put it another way, we are not Alberta, nor do we want to buy a regional carrier.

Mr. Ellis: But you would support an Ontario carrier if they had the opportunity to purchase a portion of Nordair from Air Canada on an interim basis?

Mr. Burtnick: I can only reiterate the Premier's statement, as I heard it, some time ago. I am not able to tell you what the government might or might not do today. It is still my understanding the government does not want to get involved, on a long-term equity basis, in the ownership of an airline.

Mr. Ellis: Right, they do not want to get involved in ownership. They are prepared to support, perhaps to a lesser degree than they support Norontair, a carrier that is an Ontario-based regional carrier?

Mr. Burtnick: We would like to see an Ontario-based regional carrier. We cannot equate in our own minds the Norontair situation with the Nordair situation. With Norontair we do not own an airline; we own some aircraft and we administer contracts. It may look like an airline, but that is not the way it works.

• 1635

Mr. Ellis: The point I am making, Mr. Burtnick, is this: You have chosen a way in Northern Ontario where a need existed to support local air carriers, and that way—I frankly have no problems with it—that way was to purchase aircraft and make them available at a value that would allow the local carriers to provide a service, I presume partially at the direction of the Northern Ontario Transportation Commission. In that way there is a service there that could not be provided in any other way.

I am suggesting to you that the Government of Ontario might, not in the same manner but in a different manner, provide the interim assistance to allow a carrier to become a regional carrier in Ontario, with the same effect; not buying aircraft and leasing them out; not by subsidizing, but in some way assisting on an interim basis, on an initial basis, the formation of a regional air carrier based in Ontario.

Mr. Burtnick: Let me say to you this: that we prefer that private interests govern and operate this.

Mr. Ellis: Yes, except for some support.

Mr. Burtnick: It has frankly never occurred to us, as far as I know, that we would ever get involved in the business of a regional air carrier to anything like the extent that we got involved in Norontair. As you pointed out and well described it, the situation was completely different up north. We are prepared to consider, I think, anything that is put to us to

[Traduction]

Nordair, qu'il était prêt à engager son gouvernement à aider de façon provisoire, seulement pour faciliter le transfert de la propriété de Nordair. Son gouvernement n'était pas prêt à s'engager à long terme. En d'autres termes, nous ne sommes pas de l'Alberta, nous ne voulons pas faire l'acquisition d'un transporteur régional.

M. Ellis: Vous seriez prêts, cependant, à aider de façon provisoire un transporteur ontarien à faire l'acquisition d'une partie de Nordair?

M. Burtnick: Je ne puis que répéter ce qu'a dit le premier ministre il y a quelque temps, de la façon dont je l'ai compris. Je ne suis pas en mesure de vous dire ce que le gouvernement peut faire ou ne pas faire. Je crois comprendre pour l'instant que le gouvernement n'a pas l'intention de s'engager à long terme vis-à-vis de l'acquisition d'une société aérienne.

M. Ellis: Il ne veut pas faire l'acquisition d'une société aérienne, mais il est prêt à aider, peut-être à un degré moindre qu'il ne le fait actuellement pour Norontair, un transporteur régional établi en Ontario.

M. Burtnick: Nous voudrions avoir un transporteur régional établi en Ontario. Nous ne pouvons en ce qui nous concerne faire le parallèle entre la situation de Norontair et celle de Nordair. Nous ne sommes pas propriétaires de Norontair; nous possédons seulement quelques appareils et nous administrons les contrats. A première vue, c'est une situation qui peut sembler correspondre à celle d'une société aérienne, mais ce n'est pas le cas.

M. Ellis: Ce que je veux dire, monsieur Burtnick, c'est ceci: dans le nord de l'Ontario, vous avez choisi une façon de procéder qui tenait compte de la nécessité d'aider les transporteurs locaux et cette façon de procéder, je n'ai rien contre remarquez bien, consistait à faire l'achat d'un certain nombre d'appareils et à les offrir à un prix qui permettait aux transporteurs locaux d'assurer le service, en partie sous la direction de la commission des transports du nord de l'Ontario, je suppose. C'était une façon d'assurer un service qui ne pouvait exister autrement.

Je dis simplement que le gouvernement de l'Ontario pourrait, d'une façon quelque peu différente, fournir une aide provisoire de façon à permettre à un transporteur local de devenir transporteur régional en Ontario; il ne s'agirait pas dans ce cas-ci d'acheter des appareils et de les louer; il ne s'agirait pas d'accorder des subventions, mais de contribuer provisoirement à l'établissement d'un transporteur régional.

M. Burtnick: Nous préférierions que ce soit des intérêts privés qui dirigent et exploitent une telle entreprise.

M. Ellis: Sauf qu'il y aurait une aide quelconque.

M. Burtnick: Je dois vous avouer franchement qu'il ne nous est jamais venu à l'esprit, autant que je sache, de participer à l'entreprise régionale autant que nous l'avons fait pour Norontair. Comme vous l'avez dit et si bien expliqué, la situation était totalement différente dans le nord. Nous sommes prêts à examiner toute proposition qui facilite l'amélioration des servi-

[Text]

faciliter la meilleure opération des services régionaux en Ontario, mais pas au point de nous engager à une participation à long terme, que je sache.

Mr. Ellis: I think that covers my questions, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Before I go to Mr. Nowlan, just on a point of clarification, a question just as to the definition of a word that you have been using, both Mr. Burtnick and Mr. Ellis. When you talk about a regional carrier based in Ontario, does base mean having its head office, its principal place of business, its employees, its maintenance, operations, what does base mean?

Mr. Ellis: And, in my definition, sir, "and the majority of his operations." I would add to your summary, "majority of his operations in Ontario." That is my definition.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Is that also your definition, Mr. Burtnick?

Mr. Burtnick: No, no. For some reason I thought this might come up. Frankly, Mr. Chairman, never at any time that this was discussed, never at any meetings I was present at, was it ever brought up in terms of head offices. In regard to what Mr. Ellis tacked on to the question, I guess when you talk about the majority of operations, that surely is going to depend on where the majority of the business is. I do not think we ever looked at this thing in terms of location of head office. It is not that I am trying to slip out of your question, but if you remember back to the way I described how our interest in this thing arose, it was because of the situation in Ontario where regional routes are served by—I lost track of the number—of different carriers.

It is simply our view that some rationalization could be put into the process by an air carrier based in the province; who could look at the province; could look at rationalizing the regional air network in the province. Quite frankly, Mr. Chairman, the elements that you mentioned were just not considered. It did not go beyond that.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you, Mr. Burtnick. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Burtnick and the Government of Ontario for their brief. I found the brief, which we did get before, very succinct and it really was very, very clear.

• 1640

Mr. Burtnick: More succinct than I was.

Mr. Nowlan: I did not say that. I might have inferred it, and that was really the hesitation—not the hesitation; the word "irritation" is too strong from the Chair. We had your brief in time. I think most of us read it and I think it was very clear and succinct.

[Translation]

ces régionaux de l'Ontario, mais pas au point de nous engager à une participation à long terme, que je sache.

M. Ellis: Je pense en avoir terminé avec mes questions, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Deniger): Avant de passer à M. Nowlan, je voudrais avoir une précision. Il s'agit de la définition d'un terme qu'ont utilisé M. Burtnick et M. Ellis. Lorsque vous parlez d'un transporteur régional établi en Ontario, vous voulez dire que son siège social, sa principale place d'affaires, ses employés, ses installations d'entretien, ses activités, doivent être en Ontario?

M. Ellis: J'ajoute dans ma définition «la majeure partie de ses activités». Il faut que la «majeure partie de ses activités» soit en Ontario.

Le président suppléant (M. Deniger): C'est votre définition également, monsieur Burtnick?

M. Burtnick: Non. Je craignais que la question vienne sur le tapis. Je dois vous avouer franchement, monsieur le président, que nous n'en n'avons jamais discuté, aux réunions auxquelles j'étais présent du moins; il n'a jamais été question du siège social. En ce qui concerne l'adjonction de M. Ellis, je suppose que la majeure partie de l'activité dépend de l'endroit où se trouve la majeure partie de la clientèle à desservir. Pour ce qui est de l'emplacement du siège social, nous n'y avons pas songé. Je n'essaie pas d'éviter la question; je rappelle que j'ai déjà indiqué comment nous en étions venus à nous intéresser à cette situation; les itinéraires régionaux en Ontario étaient desservis par un grand nombre de transporteurs différents, je ne me souviens plus du nombre exact.

Nous pensons qu'un transporteur établi dans la province pourrait rationaliser la situation; il sera en mesure de rationaliser le réseau régional dans la province. Les éléments dont vous parlez, monsieur le président, ne sont pas intervenus dans la discussion. Nous n'avons pas dépassé l'étape que j'ai indiquée.

Le président suppléant (M. Deniger): Merci, monsieur Burtnick. C'est à M. Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je remercie également M. Burtnick et le gouvernement de l'Ontario pour leur mémoire. Nous l'avons reçu d'avance. Je l'ai trouvé succinct et très clair.

M. Burtnick: Plus bref que je ne l'ai été.

M. Nowlan: Je n'ai pas dit cela. J'avais peut-être sous-entendu cela, mais c'était l'hésitation—mais il ne s'agissait pas vraiment d'une hésitation. Le mot «irritation» est trop fort pour que le président l'emploie. Nous avons reçu votre mémoire à temps. Je pense d'ailleurs que la plupart d'entre nous ont eu l'occasion de le lire, et nous l'avons trouvé des plus clair et succinct.

[Texte]

I want to pursue just a little what Mr. Ellis is on, because perhaps your dilemma—obviously it is a question of policy, and you are not in a position where you declare government policy in Ontario. The question has come up several times in this committee about Ontario developing a regional carrier. I am interested, Mr. Burntack—you say the thing was not really considered. In your brief, which, as I say, was very interesting, on page 7, talking about the role of regional carriers, you say that there are regions in Canada which we all take judicial notice of, and especially you cannot ignore Ontario, which is a pretty definite region—split in its two parts, north and south. But on page 7 you do say:

... it is recommended that each region should be permitted to develop a regional carrier based within its own region if and when the opportunity presents itself.

Coming from the eastern periphery, having practised law in the west, and having seen also the increasing involvement of provincial interests in regional carriers, be they PWA or Québécois or EPA, I must say I think the question is relevant. It boggled my mind, really, when Ontario—and especially in view of the suspended state, or up until now the suspended state, and perhaps even still suspended state, of Nordair—was really going to interest itself vitally in a regional carrier for the region of Ontario. Without being too facetious or too provocative, I suppose—and I sit here as a politician—after the Premier of Ontario has moved fairly dramatically into the oil business with Suncor, I really wonder if it is possible to say just what the future might hold in terms of a regional carrier in Ontario?

I would not want a long answer to that—but really, you cannot state policy. That is your dilemma, is it not?

Mr. Burntack: That is it, Mr. Nowlan. That is quite true. I am unable to say what I might read in *The Globe and Mail* tomorrow morning, but—

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Can you tell Mr. Nowlan what Ontario's position was when the Air Canada purchase of Nordair was in front of the CTC?

Mr. Burntack: Sure. We opposed it. We turned up at the hearings and we opposed it. The committee, in a split decision, did not disallow the purchase. We were the ones who led the petition to the Governor in Council—the appeal to cabinet—and our opposition was hung on two matters of principle. One was whether a further concentration of ownership of the major air carrier industry in Canada was desirable; secondly, whether more state ownership of the air carrier industry in Canada was desirable. We took it up on basically those two points. Well, you know the result.

Mr. Nowlan: I must say, Mr. Chairman, I appreciate the question. Frankly, from my point of view, I think those are two

[Traduction]

J'aimerais tout simplement poursuivre un peu ce que disait M. Ellis, car peut-être que votre dilemme ... Il s'agit bien sûr d'une question de politique, et vous n'êtes pas en mesure de déclarer quelles sont les politiques gouvernementales en Ontario. Lors de plusieurs réunions du comité, il a été question que l'Ontario mette sur pied un transporteur régional. Cette question m'intéresse, monsieur Burntack. Mais vous dites que vous n'avez pas vraiment envisagé cette possibilité. Pourtant, à la page 7 de votre mémoire, lorsque vous parlez du rôle des transporteurs, vous dites qu'il y a des régions au Canada dont il faudrait peut-être tenir compte davantage. Vous dites que l'on ne doit pas ignorer l'Ontario, assez particulière de part la division qu'il y a entre le nord et le sud de cette province. Vous dites donc à la page 7:

Nous recommandons donc que chaque région puisse se doter de son propre service si l'occasion se présente.

Étant moi-même originaire de l'est du pays, ayant travaillé comme avocat dans l'ouest, et ayant pu constater la participation de plus en plus accrue des provinces aux transporteurs régionaux, qu'il s'agisse de TWA, de Québécois ou d'EPA, je dois dire que la question est tout à fait pertinente. J'ai été complètement abasourdi d'apprendre que la province d'Ontario allait s'intéresser à un transporteur régional, surtout étant donné l'état actuel de Nordair. Je ne voudrais pas paraître trop fastidieux ou trop provocant, car je suis politicien ... mais le premier ministre de l'Ontario s'étant lancé dans le domaine du pétrole avec Suncor, je me demande s'il est possible de prévoir ce qui pourrait se passer avec un transporteur régional en Ontario?

Je ne vous demande pas de me faire un grand exposé là-dessus ... Car en fait, il ne vous est pas possible de déclarer quelle politique votre gouvernement a adoptée. C'est bien là votre dilemme, n'est-ce pas?

M. Burntack: Oui, monsieur Nowlan. C'est vrai. Je ne puis pas dire ce que je pourrais peut-être lire dans le *Globe and Mail* demain matin, mais ...

Le président suppléant (M. Deniger): Pourriez-vous dire à M. Nowlan quelle était la position de l'Ontario lorsque la CCT étudiait l'achat de Nordair par Air Canada?

M. Burntack: Bien sûr. Nous nous y sommes opposés. Nous avons assisté aux audiences et nous nous y sommes opposés. Le comité était partagé, mais il n'a pas interdit l'achat. C'est nous qui avons déposé une pétition auprès du gouverneur en conseil et du cabinet. Notre opposition dans cette affaire s'appuyait sur deux questions de principe. Tout d'abord, une concentration accrue de la propriété du transport aérien au Canada serait-elle désirable? Deuxièmement, serait-il souhaitable que nos gouvernements s'octroient une part encore plus importante de l'industrie canadienne du transport aérien? Nous avons fondé notre argumentation sur ces deux points, et vous savez quel en a été le résultat.

M. Nowlan: Je dois dire, monsieur le président, que je comprends le problème. Je pense pour ma part qu'il s'agit là de

[Text]

pretty valid points. But I will not continue right now with the future potential or speculation about whether Ontario is going to get a regional air carrier.

Coming to your brief, which, as I say, I found very interesting, you mentioned on page 12, outlining thoughts on economic regulation and competition, the five factors, entry, exit, mergers, prices, and restrictions, which in effect define regulation. My first short question really is—and I think I have the answer from your brief—of those five, which do you determine, if you can, qualitatively, as the most important?

Mr. Burtnick: I am going to ask Mr. Garner to address this. He has been itching to speak to you.

Mr. David Garner (Air Office, Ministry of Transportation and Communications, Province of Ontario): That is an overstatement.

I guess market entry, if you consider that as getting into the business.

Mr. Nowlan: Thank you for that answer.

Mr. Garner: I guess it was the answer you were looking for.

• 1645

Mr. Nowlan: It is the answer which, in a sense, leads to the next question. We have had evidence before—even this morning and certainly from the Economic Council—of a swinging door approach to entry, whereby the local or regional carriers could enter upward, but the larger national carriers could not swing the door the other way.

As I see your brief, you have got some interesting thoughts in terms of entry. If no carrier presently operates, the only onus should not be public convenience and necessity, but should be the opposition of someone who wants to oppose it. Yet, if there is a route licensed, then the onus shifts again. Do you stick with that or do you think this swinging door should swing both ways? In other words, if the nationals—still using your onus—could also come down and compete against the regionals.

Mr. Garner: Obviously, we prefer our approach because we have seen the ATC report and looked at that.

I do not think you can make sweeping statements about all locals being able to compete with regionals and regionals being able to compete with nationals on the routes. Each route is a specific entity.

What led us to this conclusion was looking at Ontario and a number of local routes where carriers had to go through extensive regulatory involvement in trying to get Batonville to Brockville, or something like that. No other carrier has ever shown any interest; yet it takes Norontair maybe six months, a

[Translation]

deux points tout à fait valables. Mais je vais laisser de côté, du moins pour l'instant, la question de la spéculation au sujet de l'éventuelle attention de l'Ontario de créer un transporteur régional aérien.

J'aimerais revenir un peu sur votre mémoire que j'ai trouvée très intéressante. À la page 12, lorsque vous parlez de la réglementation et de la concurrence, vous citez cinq facteurs qui définissent la réglementation, à savoir l'entrée sur le marché, la sortie du marché, les fusions, les prix et les restrictions. Ma première question, à laquelle répond sans doute votre mémoire, est la suivante: de ces cinq facteurs, lequel, selon vous, est le plus important sur le plan qualitatif?

M. Burtnick: Je demanderai à M. Garner de répondre à cette question. Il attend avec impatience d'avoir la parole.

M. David Garner (Bureau de l'aviation, ministère des Transports et des Communications, province de l'Ontario): Vous exagérez.

Je suppose que ce serait l'entrée sur le marché, si vous considérez que cela est synonyme de se lancer en affaires.

M. Nowlan: Je vous remercie de votre réponse.

M. Garner: Je suppose que c'est la réponse à laquelle vous vous attendiez.

M. Nowlan: C'est la réponse qui, d'une certaine façon, amène la prochaine question. On nous avait déjà parlé—entre autres le Conseil économique, et pas plus tard que ce matin—d'une admission du genre porte-tambour, permettant aux transporteurs locaux ou régionaux d'entrer vers l'amont, sans que les transporteurs nationaux plus importants puissent entrer en sens inverse.

D'après votre mémoire, vous avez des idées intéressantes sur les modalités d'accès. Si aucun transporteur n'exploite actuellement la ligne, on ne devrait pas prendre pour critère le besoin et la commodité du public, mais les objections d'un opposant. Mais s'il existe un permis d'exploitation pour une ligne, la situation se présente différemment. Est-ce cela que vous maintenez, ou pensez-vous que cette porte tambour devrait pouvoir s'ouvrir dans les deux sens? Autrement dit, les transporteurs nationaux—toujours d'après vos critères—pourraient-ils également entrer en concurrence avec les transporteurs régionaux.

M. Garner: Nous préférons, de toute évidence, notre approche, car nous avons lu le rapport du CTA et l'avons étudié.

Je ne pense pas que l'on puisse avoir d'opinion bien tranchée sur la possibilité de concurrence entre les transporteurs locaux et les transporteurs régionaux, et sur celle des transporteurs régionaux et des transporteurs nationaux: chaque ligne constitue un cas à part.

Ce qui nous a amenés à cette conclusion, c'est le cas de l'Ontario et de certaines lignes locales, pour lesquelles les transporteurs doivent se soumettre à toutes sortes de règlements pour essayer de relier Batonville à Brockville, et autres cas analogues. Aucun autre transporteur n'a jamais manifesté

[Texte]

year, lots of legal fees and so on—Mr. Burtneck, I am sure, will be glad—to get that licence.

I think there should be much simpler methods of getting the license. However, having got it, it cannot stand initially any competition. Therefore, you do need some degree of protection at that point until it does get to a point where it can sustain competition.

Mr. Nowlan: On the extension of that, Mr. Chairman, you do propose again in a very positive way some interesting thoughts on expediting procedures before the ATC when, if there is no opposition, things can move much clearer and quicker.

The only question I have really on the procedures you outline is in terms of, I suppose, the pricing. I think you set out here that, as long as the price is going down, you still feel there should be some regulation as to whether it is going to be predatory pricing?

Mr. Garner: Yes. As I think we have pointed out to you, given the sheer size of, say, Air Canada, for example, if it wanted to, it could price many of the other carriers right out of business.

Mr. Nowlan: You mentioned Wardair in the very first part of your brief. You are one of the few witnesses—several others have also, but I do not know if it has been the majority yet—who do refer to the Class 10, suggested licence proposal, which was floated by the ATC committee for response. Do I gather from your brief the Government of Ontario has responded to the Class 10 proposal?

Mr. Garner: I did not think we got to the point of responding; it seemed to have died on the vine before we went around to them.

Mr. Nowlan: Okay, then, you are never supposed to ask a question—as Mr. Burtneck knows—unless you know the answer to it. Your answer does not really bother me too much.

Certainly from your brief, as I read it, you certainly take the position of some other witnesses. I will not say all of them. However, you do question—as confirmed by the Class 10 proposed by the ATC—if there is little rationale for distinguishing between scheduled services offering charter fares and charter aircraft carriers not having scheduled service. Is that correct?

Mr. Garner: That is correct.

Mr. Nowlan: That is correct. Do you feel the market could sustain that type of elimination of an irrational distinction?

Mr. Garner: If you are retaining the distinction, I think the argument is, if one particular carrier can move into the market of another, they should be able to arrange for that. We are not saying that he should automatically become a scheduled carrier; we are saying he should prove the test of public convenience and necessity.

[Traduction]

le moindre intérêt; mais pour obtenir ce permis, Norontair doit y mettre beaucoup de temps—six mois à un an—et engager de grands frais honoraires d'avocats, ce qui doit réjouir M. Burtneck.

Je crois qu'il conviendrait de simplifier l'obtention du permis. Mais une fois qu'on l'a, on n'est pas encore mûr pour la concurrence, et il conviendrait de bénéficier d'une certaine protection jusqu'à ce qu'on le soit.

M. Nowlan: En corollaire de ce que vous venez de dire, avez-vous des suggestions intéressantes et positives sur la façon de hâter les formalités devant le CTA lorsque c'est possible, c'est-à-dire quand il n'y a pas d'opposition.

La seule question que je voudrais vous poser sur les modalités dont vous parlez porte, je pense, sur les prix. Vous affirmez ici que tant que les prix baissent, il vous semble qu'un règlement devrait assurer qu'ils ne deviennent pas abusivement bas.

M. Garner: Oui. Comme je crois que nous vous l'avons indiqué, compte tenu de la taille d'une entreprise comme Air Canada, elle pourrait, si elle le voulait, fixer ses prix de façon à évincer tous les autres transporteurs.

M. Nowlan: Dans la première partie de votre mémoire, vous mentionnez Wardair. Vous êtes l'un des rares témoins—plusieurs autres l'ont également fait mais je ne sais pas si c'est la majorité—à faire allusion à la classe 10, proposition d'octroi de permis, qui avait été faite par le CTA. Est-ce que le gouvernement de l'Ontario aurait réagi à la proposition d'une classe 10?

M. Garner: Je ne crois pas que nous en soyons arrivés là, mais je crois que la question a été écartée avant qu'on en arrive là.

M. Nowlan: Bon, mais vous êtes sensé ne jamais poser de question—comme M. Burtneck le sait—à moins d'en connaître la réponse. Votre réponse ne me préoccupe pas trop.

D'après votre mémoire, vous adoptez certainement la position d'autres témoins, mais je ne dirais pas de tous. Toutefois, vous vous demandez—comme le confirme cette proposition du CTA pour une classe 10—s'il existe une bonne raison d'établir une différence entre les services réguliers offrant des tarifs nolis et des affrêteurs qui n'ont pas de vols réguliers. Est-ce exact?

M. Garner: Oui, c'est exact.

M. Nowlan: En ce cas, pensez-vous que le marché puisse supporter l'abolition de cette distinction illogique?

M. Garner: Si vous conservez la distinction, je crois qu'il est proposé que si un transporteur peut faire concurrence sur son terrain à un autre, ce devrait être possible. Nous ne voulons pas dire qu'il devrait automatiquement devenir un transporteur régulier, mais qu'il lui incombe de prouver que le besoin existe et qu'il s'agit d'un service commode pour le public.

[Text]

Mr. Nowlan: I was going to come to that. You feel it should be fair. In effect, in this case you start with swinging both ways and/or not swinging doors; however, it would be fair to have the competition swing both ways with the test being public convenience and necessity.

Mr. Garner: At least at this point in time. Certainly, by not putting a policy down which would preclude him from doing that. If you do that, he cannot even prove his case.

• 1650

Mr. Nowlan: No, that is very . . .

Mr. Burtnick: Mr. Nowlan, I wonder if I might just say a word. We have, throughout the years, made comments on slimming down some of the procedures of the Air Transport Committee. As Mr. Garner mentioned, sometimes our attention is drawn to situations in remote areas where our small local carrier is applying to get into a previously unserved unit-toll market. We do not think it is reasonable. I guess one should ask oneself the question as to whether a carrier has a right to fail? Certainly the Air Transport Committee has gone some way in attempting to facilitate these procedures and, let us face it, the present good air transport network we have in this country has been, in large measure, due to a good quality of regulation by that body. We do not put them down.

We have responded to so many papers lately that I guess Mr. Garner overlooked that we did send in a short comment on the Class 10 proposal. We shall be pleased to file it with the Clerk of the committee after the hearing.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): That will be most helpful.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Burtnick, as I said, because your brief was so clear it certainly clarifies any further questions I have.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I have a few questions to ask and they basically deal with the controls over entry and exit, found on page 12 of your brief, and the previous chapter which deals with public convenience and necessity.

First of all, let me say that I agreed with the premise in your opening statement where you basically said that you criticized the policy for trying to consider domestic policy apart from charter and international routes, and for failing to take into consideration the possibility of lessening regulations. I think it is very fair criticism and I think it is certainly a difficulty we are facing because, when you look at carriers who can operate on the international market and who have a possibility of cross-subsidization, competing with other carriers who do not have that same availability, I think it is very difficult for us to reach a fair conclusion. It is something that we will have to deal with in camera.

On page 12 you take, I think, a very safe position when you talk about controls over entry. You recommend an open entry where there is no service being provided, and you provide a

[Translation]

M. Nowlan: J'allais y venir. Vous pensez que cela devrait être juste. En fait, dans ce cas, la porte s'ouvre dans les deux sens, et d'autre part elle ne s'ouvre pas du tout; il serait toutefois juste que la concurrence soit possible dans les deux sens, preuve devant être faite des besoins et de la commodité du public.

M. Garner: A l'heure actuelle, en tout cas, et en n'imposant pas de règles qui s'y opposent. Car si c'est ce que vous faites, le transporteur n'a même pas les moyens de prouver son argument.

M. Nowlan: Non, c'est très . . .

M. Burtnick: Permettez-moi de faire une remarque, monsieur Nowlan. Voilà des années que nous préconisons la simplification de certaines des procédures du Comité des transports aériens. Comme l'a signalé M. Garner, on nous signale souvent des cas de régions éloignées où notre petit transporteur local fait une demande pour entrer dans le marché des tarifs unitaires sur une ligne jusqu'alors inexploitée. Nous ne pensons pas que ce soit raisonnable. On peut se demander si un transporteur a le droit d'échouer. Le Comité des transports aériens a certainement pris des mesures dans le sens d'une simplification de la procédure et nous devons reconnaître que nous lui sommes redevables, dans une grande mesure, de la qualité de notre réseau actuel. Nous ne dénigrons pas cet organisme.

Nous avons été saisis récemment de tant de documents que M. Garner a dû oublier que nous avions envoyé un bref commentaire sur la proposition de classe 10. Nous déposerons ce document, après l'audience, auprès du greffier du Comité.

Le président suppléant (M. Deniger): Ce sera très utile.

M. Nowlan: Je vous remercie, monsieur Burtnick; votre mémoire est si bien rédigé que je n'ai plus de questions à vous poser.

Le président suppléant (M. Deniger): J'ai quelques questions qui traitent, pour l'essentiel, des contrôles imposés à l'entrée et à la sortie, qui sont décrits en page 12 de votre mémoire, et sur le chapitre précédent où il est question des besoins et de la commodité du public.

Permettez-moi de vous dire, d'abord, que je suis d'accord avec la partie de votre préambule où vous critiquez la distinction entre le règlement portant sur les vols intérieurs et celui portant sur les lignes internationales et les vols affrétés, et vous vous élevez contre le fait que l'on n'envisage pas de simplifier les règlements. Je considère que c'est une critique justifiée, et cela nous pose certainement des problèmes, car il me semble qu'il nous est très difficile de parvenir à une conclusion si l'on compare le cas des transporteurs lancés sur le marché international, qui bénéficient de subventionnement interne et qui concurrencent des transporteurs qui n'ont pas cette possibilité. C'est un sujet que nous devons examiner à huis clos.

Vous préconisez, à la page 12, des mesures tout à fait judicieuses, à mon avis. Vous recommandez d'autoriser l'accès quand il n'y a pas de service existant, et de rendre cet accès

[Texte]

more closed entry where that service is being provided. It seems to me that is the situation as it exists now. Surely, if someone applies to CTC for a route that is not being served, his onus, his burden of proof, is certainly going to be less than if he is applying for a route which is being served for which there are objections. So I am not sure what you are basically saying.

Mr. Burtnick: Let me give you the genesis of this thought: It had to do with anyone who is on the subscription list of the Air Transport Committee notices and who gets a batch in about twice a week. We look at some of these affecting Ontario and we see that there is somebody who wants one of the unit-toll services into Trout Lake. Nobody else is wanting a unit-toll service into there, yet here is the same notice as if EPA were applying from Halifax to Toronto—the same groups you will have to go through, the same filings roughly. You have to fill out all the same forms. We think the situations are different. In fact, we have gone further and, in that kind of a situation where somebody wants to run into that kind of a place for the first time with a unit-toll service, we have asked why do you need a public notice?

The Acting Chairman (Mr. Deniger): A scheduled service is being provided at that particular point.

Mr. Burtnick: That is it exactly. So that is basically what we are suggesting here.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): And where there is a service being provided you do not want to change the rules. You want the onus still to be on the applicant with possibilities to a competitor, who is providing the service now, to prevent that carrier from going in because he can say he alone meets the criteria of public convenience and necessity and to bring in another carrier would make both of them uneconomic.

• 1655

Mr. Burtnick: We are not sure that even in some cases there the procedure might not be slimmed down, but it is a matter of judgment on what kind of a route you are dealing with. I do not know. What should the Air Transport Committee do if it got another application to run Montreal-Toronto? Should it look at it or let it go? Should it give the gang of four that are on there now with jets a chance to speak to the necessity for a new service, or even indeed the convenience of a new service? You can fly about every half hour between the two points.

Yes, we think it is fair that the present carrier who has been serving the route ought to be given the chance to address the application. You run into other situations where the first carrier on the route has worked damned hard to develop the market, to stimulate the market. He ought to be given the chance to have a say. That is fairness.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): It seems to me that is pretty status quo.

Mr. Burtnick: It is not far from it. It was really As I say, the other situation we were addressing was unserved routes. We really do not think that the carriers applying for

[Traduction]

plus difficile lorsqu'il existe déjà un service. Il me semble que c'est la situation telle qu'elle se présente actuellement. Lorsqu'on adresse une demande d'exploitation de lignes au Comité des transports aériens, il est certainement plus facile d'avancer des arguments convaincants lorsque cette route n'est pas desservie que lorsqu'elle l'est. Je n'ai donc pas tout à fait compris vos intentions sur ce point.

M. Burtnick: Permettez-moi de vous expliquer comment j'en arrive là: il s'agit du cas de ceux qui sont sur la liste des correspondants du CTA et auxquels on envoie un jeu de notifications environ deux fois par semaine. Nous examinons celles qui concernent l'Ontario, et prenons note qu'il y a une demande de services à taux unitaire sur Trout Lake. Il n'y a pas de demande concurrente, mais c'est la même notification que si *Eastern Pacific Airlines* faisait une demande d'exploitation de la ligne Halifax—Toronto, il faut faire les mêmes démarches, remplir les mêmes formulaires, alors que la situation est toute différente. Nous avons même fait un pas de plus et remettons en question la nécessité d'une notification publique quand il s'agit de desservir un endroit qui ne l'est pas avec un service à taux unitaire.

Le président suppléant (M. Deniger): Un service régulier est assuré à ce moment.

M. Burtnick: C'est tout à fait exact, et c'est ce que nous affirmons ici.

Le président suppléant (M. Deniger): Et lorsqu'un service est assuré vous n'avez pas besoin de changer les règles. Le demandeur doit justifier ses services et le concurrent déjà en place doit avoir la possibilité d'empêcher ce transporteur de se mettre sur les rangs . . . ce qui rendrait la ligne peu rentable . . . en affirmant que lui seul répond aux critères des besoins et de la commodité du public.

M. Burtnick: Nous ne sommes pas sûrs que dans certains cas la procédure ne soit pas déjà simplifiée, mais c'est une question de jugement sur le genre de ligne dont il est question. Je n'en sais rien. Que devrait faire le Comité des transports aériens s'il était saisi d'une autre demande d'exploitation de la ligne Montréal-Toronto? Devrait-il l'examiner ou la rejeter? Devrait-il donner la parole au club des quatre, qui exploite cette ligne avec des avions à réaction, répondre aux arguments de nécessité et de commodité d'un nouveau service? Entre ces deux villes, il y a un départ environ toutes les demi-heures.

Oui, il nous paraît juste que le transporteur actuel qui dessert cette ligne ait la chance de plaider sa cause. Vous avez également le cas où le premier transporteur à desservir la ligne a fait un gros effort pour élargir et stimuler le marché, et devrait avoir son mot à dire, en toute justice.

Le président suppléant (M. Deniger): Il me semble que c'est le statu quo actuel.

M. Burtnick: On n'en est en effet pas loin. C'était à vrai dire . . . Comme je le disais, nous avons également le cas de lignes qui ne sont pas exploitées, auquel cas les transporteurs

[Text]

unserved routes ought to go through the hoops that they have to go through now.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I am curious also . . . In your brief you refer at length to the STOL decision.

Mr. Burtneck: Yes, sir.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I agree with you. I read in that decision also from the CTC a new definition or a new direction for the definition of public convenience and necessity, to make the test certainly not as stringent as before and to make it simpler by referring it basically to public demand.

You also raised earlier on in your presentation the obligation or the duty that the government has, the federal government, in providing the appropriate infrastructure. This is a case where there is no infrastructure and yet a decision of the CTC was taken on a regulatory agency, and yet you had the department basically saying that was fine, but they were not going to pay a cent. So where do you stand on that as a government? Surely you intervened in that case.

Mr. Burtneck: Oh, we were there. We presented a brief. You may forgive me for wondering why you are asking this question of me in regard to the intricacies of the STOL decision when one of the advisers to this committee is Mr. Roberge, who would be far better qualified than I to answer the question.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Mr. Burtneck, I do not know if you are right. I do not know if the former vice-president of the CTC is an adviser to this committee.

Mr. Burtneck: He had something to do with that decision. He was chairman of a panel.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Oh yes, but not to this committee.

Mr. Burtneck: Oh.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Sorry, because I would ask him then directly. But I am serious about it. You basically made a point, a very strong point, about the infrastructures and the role of the federal government, and this is an application that was heard for a very important new service between two major cities where there is no infrastructure.

Mr. Burtneck: Yes, that is true.

Mr. Garner: There was no infrastructure . . .

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Certainly not at the Montreal side, and there is need for major investment on Toronto Island. In your opinion, what should be first, the infrastructure or the licence?

Mr. Garner: It seems to me they have to go hand in hand. It would be somewhat foolish to invest multimillions of dollars in the airport only to have the Air Transport Committee not issue

[Translation]

qui font la demande d'exploitation ne devraient pas avoir à se démenner comme ils le font actuellement.

Le président suppléant (M. Deniger): Je suis également curieux . . . Vous parlez longuement, dans votre mémoire, de la décision relative aux ADAC.

M. Burtneck: C'est exact, monsieur.

Le président suppléant (M. Deniger): Je suis d'accord avec vous. Je lis également dans cette décision de la Commission canadienne des transports une nouvelle définition, ou une nouvelle directive pour la définition des besoins et de la commodité du public, aux fins de faciliter et de simplifier le texte en le liant plus directement à la demande du public.

Vous parlez également, en première partie de votre mémoire, de l'obligation ou du devoir qu'a le gouvernement fédéral d'assurer l'infrastructure nécessaire. Il s'agit là d'un cas où il n'y avait pas d'infrastructure, et cependant la Commission canadienne des transports a pris une décision concernant un organisme de réglementation, avec l'approbation du ministère, qui refusait toutefois de s'engager à la moindre dépense. Quelle est votre position sur ce point? Vous êtes certainement intervenu.

M. Burtneck: Nous avons effectivement présenté un mémoire. Mais je m'étonne que vous me posiez cette question, qui porte sur les complexités de la décision relative aux ADAC, alors que l'un des consultants de ce comité était M. Roberge, qui serait bien plus qualifié que moi pour vous répondre.

Le président suppléant (M. Deniger): Monsieur Burtneck, je ne sais pas si vous avez raison. Je ne sais pas si l'ancien vice-président de la Commission canadienne des transports est conseiller auprès de ce comité.

M. Burtneck: Il a été président d'un panel; il a joué un rôle dans la prise de cette décision.

Le président suppléant (M. Deniger): Oui, c'est exact, mais pas à ce comité.

M. Burtneck: Vraiment?

Le président suppléant (M. Deniger): Auquel cas je lui aurais posé la question directement. C'est une question qui me tient à cœur. Vous avez plaidé éloquemment sur la question de l'infrastructure et le rôle que devrait jouer le gouvernement fédéral, et voici qu'une demande est déposée pour la création d'une ligne très importante entre deux grandes villes qui ne disposent pas d'infrastructure.

M. Burtneck: Oui, c'est exact.

M. Garner: Il n'y avait pas d'infrastructure . . .

Le président suppléant (M. Deniger): Certainement pas du côté de Montréal, et il faudrait beaucoup investir à Toronto Island. A votre avis, qu'est-ce qui devrait venir d'abord, l'infrastructure ou le permis?

M. Garner: Il me semble qu'ils doivent aller de pair. Il serait absurde d'investir des millions de dollars dans l'aéroport, et de se voir ensuite refuser le permis par le CTA. Mais l'aéroport

[Texte]

a licence. But in many cases the airport serves many functions; therefore, whether the licence is granted or not granted for that particular licence, the airport would still be used. In the case of Montreal it would be solely used for the STOL network. The federal government has, I understand, committed itself to improving the Toronto Island airport for the STOL service.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): I might remind you to understand the interpretation that the province gives to paragraph 39 of the policy paper. If indeed the government has a role to provide the proper infrastructure, as defined in paragraph 39 of our domestic air policy, who is supposed to take the lead? I mean, does a carrier come to the government and say: I want to fly between point A and point B, but there is no airport. But it would sure be great if there was an airport, so give me the licence and then, government, you build the airport.

• 1700

Mr. Burtnick: This is a dilemma which I think, Mr. Chairman, you realize the CTC did not face for the first time in the STOL decision. It occurred in a matter which has been referred to previously during your hearings on this policy paper, and that was the Nordair application to run from Ottawa through Sudbury and so forth. It came up there dealing with the ability of the Sudbury Airport to take the new service. I think what happened in the STOL decision was the best that the Air Transport Committee could do; and it said you have a licence if you can get the federal government to agree to provide the services.

It is a difficult problem, because the political level in Ottawa, I suppose, cannot say, or cannot put it on the basis, that the Air Transport Committee is capable of committing us to huge expenditures of money to provide services in locations where it was not part of our plan. On the other hand, if the Air Transport Committee determines that there is a demand for this service, it meets the test of public convenience and necessity, some means ought to be able to be found to provide this service there. I frankly do not know what the answer to that is, Mr. Chairman, but our position is that if there is a need for the services, then that level of government which is responsible for the regulation of aeronautics in Canada ought to provide those services.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): If the committee will bear with me, I will ask one final question.

On carrier roles, on page 5, chapter 4 of your paper, you talk about the role of the national carriers and then the role of the regional carriers, and you are quite clear; yet at the end, in your recommendations, you say the national air carriers should:

[Traduction]

joue souvent de nombreux rôles, et il servirait même si le permis n'était pas octroyé à celui qui l'a demandé. Dans le cas de Montréal, il serait uniquement utilisé pour le réseau des ADAC. Le gouvernement fédéral s'est engagé à améliorer l'aéroport de Toronto Island pour le service des ADAC.

Le président suppléant (M. Deniger): Je voudrais vous rappeler l'interprétation donnée par la province au paragraphe 39 de l'énoncé de politique. S'il incombe effectivement au gouvernement de fournir l'infrastructure nécessaire, comme le précise le paragraphe 39 du document sur les lignes aériennes intérieures, qui doit prendre l'initiative? Est-ce au transporteur de prendre contact avec le gouvernement en déclarant son intention de relier le point A au point B, mais qu'il n'y a pas d'aéroport et qu'il serait pourtant bien commode d'en avoir un? Si le premier obtenait le permis, le second devra alors construire l'aéroport.

M. Burtnick: C'est là un dilemme devant lequel la Commission canadienne des transports, monsieur le président, ne se trouvait pas placée la première fois lorsque la décision relative aux ADAC a été prise. Cela s'est produit à une autre occasion, mentionnée auparavant pendant nos auditions sur ce document, et c'est lorsque Nordair a demandé à exploiter la ligne d'Ottawa qui passe par Sudbury. La question s'est posée lorsqu'on s'est demandé si l'aéroport de Sudbury permettait l'exploitation de cette ligne. Je crois qu'en l'occurrence, le Comité des transports aériens a fait, avec la décision relative aux ADAC, ce qui était à la mesure de ses moyens, en consentant à délivrer un permis si le gouvernement fédéral consent à fournir les services.

C'est un problème épineux, car les instances politiques d'Ottawa peuvent rétorquer que le CTA risque ainsi de les entraîner à d'énormes dépenses pour assurer le service aérien d'endroits pour lesquels le gouvernement fédéral n'avait rien prévu. D'autre part, si le CTA établit qu'il existe une demande pour ce service et prouve que les critères de besoins et de commodité du public sont satisfaits, il faudrait trouver les moyens d'assurer ce service. Je ne sais vraiment pas quelle est la réponse à cette question, monsieur le président, mais si le service est nécessaire, le palier de gouvernement chargé de la réglementation aérienne au Canada devrait assurer ces services.

Le président suppléant (M. Deniger): Si le Comité y consent, je voudrais poser une dernière question.

En ce qui concerne les rôles des transporteurs, vous parlez, à la page 5, chapitre 4, de votre mémoire, du rôle des transporteurs nationaux, puis de celui des transporteurs régionaux, et vous ne laissez pas l'ombre d'un doute; mais à la fin, dans vos recommandations, vous dites que les transporteurs aériens nationaux:

[Text]

(a) be permitted to expand beyond the present two carriers; (b) be allowed to offer air services to the Arctic; and, (c) not be restricted to the use of large aircraft only.

It seems to me that it is in complete opposition to the policy paper. Fine. But what I am not too sure of is when you come to (c) and you say the regional air carriers should:

(a) be permitted to develop within each of the economic regions of Canada; (b) be allowed to operate inter-regionally

Well, if they are allowed to operate interregionally, will they not become national air carriers?

Mr. Burtneck: This goes back to my discussion previously. Our approach would be to define the primary roles of each level of carrier. For regional carriers, we would include in that definition of their primary role the region for which they have a primary responsibility to provide good regional air carrier services. If they can convince the Canadian Transport Commission that there is a need to operate an interregional route on the basis of public convenience and necessity, or whatever circumstances, they ought to be permitted to do it. We do not say they ought to be necessarily, or by fiat, turned into national carriers, no.

The Acting Chairman (Mr. Deniger): Thank you for that clarification.

If there are no other questions, we will adjourn the committee until Thursday, February 25, 1982, at 9.30 a.m., in this room, I think.

I want, of course, to thank the witnesses for appearing.

[Translation]

(a) doivent être autorisés à dépasser le cadre des deux actuels transporteurs; (b) doivent être autorisés à offrir des services aériens dans l'Arctique; et (c) ne doivent pas être astreints à la seule utilisation de gros avions.

Ces recommandations me paraissent en contradiction complète avec le document même. Mais je ne sais plus du tout comment interpréter le paragraphe 6, dans lequel vous dites:

les transporteurs aériens régionaux: (a) doivent être autorisés à se développer au sein de chacune des régions économiques du Canada; (b) doivent être autorisés à offrir des services interrégionaux . . .

S'ils offrent des services interrégionaux, ne sont-ils pas, par le fait même, des transporteurs nationaux?

M. Burtneck: On en revient aux arguments que j'ai déjà avancés. Nous devrions définir les principaux rôles de chaque catégorie de transporteurs. C'est ainsi que nous préciserions, pour les transporteurs régionaux, quelle est la région qu'il s'engage à avoir pour responsabilité principale de desservir. S'ils parviennent à convaincre la Commission canadienne des transports qu'il faut offrir des services interrégionaux, parce que ceux-ci sont nécessaires et commodes, ou pour toute autre circonstance, ils devraient y être autorisés. Nous ne demandons pas qu'ils soient nécessairement ou sur ordre transformés en transporteurs nationaux.

Le président suppléant (M. Deniger): Je vous remercie de cet éclaircissement.

S'il n'y a pas d'autres questions, nous ajournons jusqu'au jeudi 25 février 1982 à 9h30, dans cette même pièce, si je ne me trompe.

Je veux de nouveau remercier les témoins d'avoir bien voulu comparaître.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

Mr. W. Stanbury, Professor of Policy Analysis, Faculty of Commerce, University of British Columbia and Director, Regulations and Government Intervention Program, Institute for Research on Public Policy, Vancouver, B.C.

Mr. F.J.H. Johnston, Air Transport Director, Air Transport Department, International Air Transport Association, Montreal, Quebec.

Mr. William A. Jordan, Professor of Economics, Faculty of Administrative Studies, York University, Downsview, Ontario.

Mr. J.R. Baldwin, Associate Professor of Economics, Department of Economics, Queens University, Kingston, Ontario.

At 3:30 p.m.:

From the Province of Ontario, Ministry of Transportation and Communications:

Mr. W.D. Burntack, Q.C., Senior External Counsel, Office of Legal Services;

Mr. David Garner, Air Office.

A 9h30:

M. W. Stanbury, professeur d'analyse politique, Faculté de commerce, Université de la Colombie-Britannique et directeur, «*Regulation and Government Intervention Program, Institute for Research on Public Policy*», Vancouver, C.B.

M. F.J.H. Johnston, directeur du transport aérien, département du transport aérien, Association internationale du transport aérien, Montréal, Québec.

M. William A. Jordan, professeur de sciences économiques, Faculté d'Administrative Studies, «*York University, Downsview, Ontario*».

M. J.R. Baldwin, professeur agrégé de sciences économiques, Faculté des sciences économiques, Université Queens, Kingston, (Ontario).

A 15h30:

Du ministère des Transports et Communications de l'Ontario:

M. W.D. Burntack, C.R. conseiller principal, Affaires extérieures, Bureau des services juridiques;

M. David Garner, Bureau des services aériens.

3 HOUSE OF COMMONS

1 Canada

Issue No. 52

Thursday, February 25, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 52

Le jeudi 25 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

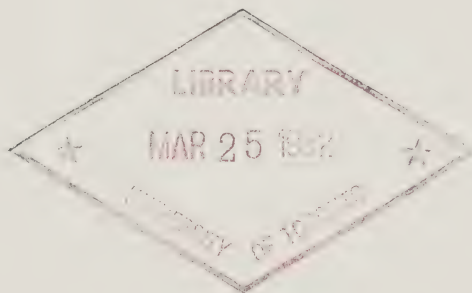
Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Côté (Mrs.)

Deniger
Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Harquail
MacBain

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: M. Maurice A. Dionne

Messrs. — Messieurs

MacKay
Mayer
McDermid
Nowlan
Penner

Scott (*Hamilton—
Wentworth*)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

ORDER OF REFERENCE

MONDAY, FEBRUARY 22, 1982

ORDERED,—That the deadline for submitting the final report by the Standing Committee on Transport, relating to the document entitled “Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981” be extended to Wednesday, April 7, 1982.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

LE LUNDI 22 FÉVRIER 1982

IL EST ORDONNÉ,—Que l'échéance du rapport final du Comité permanent des transports, portant sur le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981», soit repoussée au mercredi 7 avril 1982.

*ATTESTÉ:**Le greffier de la Chambre des communes*

C. B. KOESTER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 25, 1982
(85)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, McDermid, Nowlan, Siddon, Skelly and Turner.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Peter Dobell, Director; Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist; Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant; Mr. Timothy Denton, Lawyer and Consultant in regulatory matters and Mr. Gregory Kane, Counsel.

Witness: Mr. Richard Schultz, Associate Professor, Department of Political Science and Centre for the study of Regulated Industries, McGill University, Montreal, Quebec.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The witness made a statement and answered questions.

At 10:46 o'clock a.m. the sitting was suspended.

At 11:30 o'clock a.m. the Committee proceeded to an *In Camera* sitting.

At 12:34 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(86)

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), McDermid, Nowlan, Skelly and Turner.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Cary Swoveland, Transportation Economist and Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant.

Witness: Mr. J.M. Fugère, President, Pilgrim Airlines, New London, Connecticut, U.S.A.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

The witness made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 FÉVRIER 1982
(85)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, McDermid, Nowlan, Siddon, Skelly et Turner.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport; M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et conseiller en matière de règlements et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Témoin: M. Richard Schultz, professeur associé, département des sciences politiques et «*Centre for the study of Regulated Industries*», «*McGill University*», Montréal (Québec).

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant les transports aériens intérieurs (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 10h46, le Comité suspend ses travaux.

A 11h30, le Comité entreprend ses travaux à huis clos.

A 12h34, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(86)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), McDermid, Nowlan, Skelly et Turner.

Aussi présents: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Cary Swoveland, économiste en matière de transport et M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien.

Témoin: M. J. M. Fugère, président, «*Pilgrim Airlines*», New London, Connecticut, É.-U.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

At 4:52 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30
o'clock a.m. Tuesday, March 2, 1982.

A 16h52, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 2
mars 1982, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, February 25, 1982

• 0943

The Chairman: Order, please.

Again this morning we are resuming consideration of our order of reference relating to the document entitled *Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services)*, August 1981.

I apologize for being late, but I had some urgent matters I had to look after this morning, and of course this was the morning I could not get people I had to talk to, in a hurry.

I would like to welcome this morning Mr. Richard Schultz, Associate Professor, Department of Political Science and Centre for the study of Regulated Industries, at McGill University.

Welcome, Professor Schultz. We appreciate your coming. I am sorry I did not get in time to have a chat with you before we started our hearings this morning, but I assume you have an opening statement you wish to make.

Professor Richard Schultz (Associate Professor, Department of Political Science and Centre for the study of Regulated Industries, McGill University): Yes I do, Mr. Chairman.

The Chairman: Would you proceed then, please?

Professor Schultz: Thank you very much, Mr. Chairman, and members of the committee. I welcome very much the invitation to appear before the committee. As the invitation came only last week, I am afraid I have not had an opportunity to prepare a formal opening statement for you.

I understand that the purpose of my appearance is to provide an opportunity to discuss some of the central issues and concerns involved in the transmission of policy advice or guidance or directives from, either individual ministers or from cabinet collectively, to independent regulatory agencies.

• 0945

As I indicated, while I do not have a formal statement, I have brought with me, as travelling academics are wont to do, two copies of papers which I have published on this topic. I have left them with the Clerk of the Committee for use as members of the committee see fit.

Prior to answering any questions you may have on this, I wonder if I could take your time and make a few general opening comments. My comments will be of two sorts. One will be a set that will deal with general considerations involving the relationship between regulatory agencies and departments or the government collectively. The second set will deal with the Department of Transport policy statement itself, although I want to stress that I am not an expert in transporta-

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 25 février 1982

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous allons reprendre ce matin l'étude du document dont nous avons été saisis et qui s'intitule «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981».

Je m'excuse d'être en retard, mais j'avais plusieurs affaires pressantes à régler ce matin et, bien sûr, je n'arrivais pas à entrer en contact avec les personnes dont j'avais besoin.

J'aimerais ce matin souhaiter la bienvenue à M. Richard Schultz, professeur associé au Département de sciences politiques et au Centre for the Study of Regulated Industries, à l'Université McGill.

Je vous souhaite la bienvenue, professeur Schultz. Je suis désolé de ne pas être arrivé à temps pour discuter un peu avec vous avant le début de notre séance, mais je suppose que vous avez une déclaration préliminaire à faire.

M. Richard Schultz (professeur associé, Département de sciences politiques et Centre for the Study of Regulated Industries, Université McGill): En effet, monsieur le président.

Le président: Voulez-vous commencer?

M. Schultz: Merci beaucoup, monsieur le président, messieurs les membres du Comité. Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité à comparaître devant vous mais, comme cette invitation ne m'est parvenue que la semaine dernière, je n'ai malheureusement pas eu l'occasion de préparer une déclaration officielle.

Si j'ai bien compris, vous m'avez convoqué pour discuter des problèmes fondamentaux qui relèvent de la communication de conseils ou de directives du ministre ou du Cabinet à des organismes de réglementation indépendants.

Je vous ai dit tout à l'heure que je n'avais pas préparé de déclaration officielle, mais j'ai cependant apporté avec moi, comme le font généralement les universitaires, deux documents que j'ai publiés sur ce sujet. Je les ai donnés au greffier du Comité qui pourra les distribuer aux membres du Comité qui le désireront.

Avant de répondre aux questions vous voudrez me poser, j'aimerais faire quelques commentaires généraux. Tout d'abord, j'aimerais parler des principaux facteurs qui interviennent dans les relations existant entre les organismes de réglementation, d'une part, et les ministères ou le gouvernement, d'autre part. Deuxièmement, je parlerai de l'énoncé de principes publié par le ministère des Transports, mais je tiens à vous signaler que je ne suis pas expert en matière de politique

[Texte]

tion policy so I will try to stick to some of the more general procedural concerns involved in this policy statement and some of the issues raised by it.

As members of this committee are well aware—and some, I understand, have sat on the Special Parliamentary Task Force on Regulatory Reform—there has emerged in the last four or five years, and I think for the first time in Canada, a debate on the role of government regulations, and this debate has been two-pronged. One has been on the cost of regulation, and the second prong, which I think is the one I will concentrate on today, is the role of regulators as policy makers and the general question of political accountability and control.

As I say, this issue has been one of the two central issues because it is seen that a lot of policy-making responsibility has passed from Parliament, or from departments and ministers, to regulatory agencies and they are, in one phrase, governments in miniature. The fact is that in many respects they act like Parliament itself, making laws, making public policies.

Explanations of why this issue of political accountability and political control has emerged lay great emphasis on the discretion that has been delegated to regulatory agencies. To sum up, the most common statement is that regulatory agencies have been given a blank cheque in their parliamentary mandate and because of insufficient guidance this has allowed them too great a degree of discretion to in effect make policies.

While I think such an assessment is correct as far as it goes, in my opinion such assessment unfortunately does not go far enough. If you go back to our very first regulatory agency, the Board of Railway Commissioners in 1903, and then to subsequent regulatory agencies to the present date, they have all been given blank cheques. In 1903 the Board of Railway Commissioners was asked to determine the justness and the reasonableness of rates. It was asked to determine and prohibit undue discrimination, and without any parliamentary guidance in the statute for that. I really think that in terms of just and reasonable rates, or in terms of what is now in the Aeronautics Act, a public convenience and necessity, there is no significant difference in terms of the guidance.

The issue and the real problem, I would suggest, is the change in the nature of regulation over the last 50 or 60 years. By that I mean what we are trying to accomplish by means of regulation. If I could put this in its simplest form, the old Board of Railway Commissioners was society's economic policeman. It was there to stop people from doing things. It was not there to promote good behaviour, moral railways, if you will. It was to stop those subject to its regulatory mandate from doing things which the law had prescribed as being unacceptable behaviour.

[Traduction]

sur les transports et que, par conséquent, je m'en tiendrai aux questions de procédure plus générales et à certains aspects de cet énoncé de principes.

Vous savez sans doute, d'autant plus que certains d'entre vous ont participé au groupe de travail parlementaire sur la réforme de la réglementation, que depuis quatre ou cinq ans, on a vu apparaître, et ce pour la première fois au Canada, une remise en question du rôle des règlements du gouvernement. Ce débat s'articule autour de deux questions principales. La première est le coût des règlements et la seconde, c'est-à-dire celle sur laquelle je m'attarderai aujourd'hui, le rôle des organismes de réglementation en tant qu'auteurs des politiques, ainsi que la question plus générale de l'imputabilité et du contrôle politiques.

Cette deuxième question est donc l'une des deux fondamentales que je vais aborder, étant donné qu'une grande partie des responsabilités qu'avaient le Parlement et les ministres dans le domaine de l'élaboration des politiques ont été transmises à des organismes de réglementation qui, en quelque sorte, constituent des gouvernements miniatures. En fait, à maints égards, ces organismes fonctionnent comme le Parlement lui-même, puisqu'ils élaborent des lois et des politiques publiques.

Le problème de l'imputabilité et du contrôle politiques est apparu en raison des pouvoirs discrétionnaires qui ont été délégués aux organismes de réglementation. En quelques mots, on prétend souvent que les organismes de réglementation ont reçu carte blanche car le mandat que leur a donné le Parlement leur laisse, en l'absence de directives précises, une grande marge de manoeuvre pour élaborer des politiques.

Cette affirmation est à mon avis exacte, mais elle ne va pas assez loin. Si vous remontez à notre tout premier organisme de réglementation, c'est-à-dire la Commission des chemins de fer en 1903, et que vous passiez en revue tous les organismes de réglementation qui ont été créés jusqu'à ce jour, vous pouvez constater qu'on leur a tous donné carte blanche. En 1903, la Commission des chemins de fer avait été chargée de déterminer le caractère juste et raisonnable des tarifs. On lui avait également demandé de définir et d'interdire toute discrimination injustifiée et cela, sans que la loi ne contienne de directives du Parlement. À mon avis, la formule des «taux justes et raisonnables» ne diffère pas de ce qu'on trouve aujourd'hui dans la Loi sur l'aéronautique, à savoir le critère de la nécessité et de la commodité publiques. Il n'y a pas grande différence entre ces deux critères au niveau des directives données par le Parlement.

À mon avis, tout le problème vient du fait que le rôle des règlements a évolué au cours des 50 ou 60 dernières années. J'entends par là les objectifs qu'on essaie d'atteindre au moyen de ces règlements. En termes simples, l'ancienne Commission des chemins de fer était en quelque sorte le chien de garde économique de la société. Elle était là pour empêcher les gens de faire certaines choses. Elle n'avait pas été créée pour promouvoir un bon comportement ou une certaine moralité dans les chemins de fer. Son rôle consistait à empêcher ceux qui relevaient de son mandat de réglementation de faire ce que la loi considérait comme un acte inacceptable.

[Text]

What we have seen over the last several decades—and I think most particularly I would emphasize since the sixties—with the CRTC and with the CTC is a transformation in the form of regulation as a form of planning, that we are asking regulation to be not a negative, proscriptive tool of government but to be a positive, prescriptive tool of government, trying to get regulation to set positive goals for those subject to its mandate to attain.

In the same turn we have then asked the regulators to do this planning role. That is why I see one of the major reasons why the policy-making issue has emerged as important. It is important because not only has the function of regulation changed dramatically over several decades but, in turn, because of the absence of some effective controls over the regulators, the regulators have turned into, quite simply, politicians. They have been asked to make the necessary adjusting, balancing—perform that function of competing interests, competing parties, competing regions. So the issue of political control has emerged in that context. I raise this as my first general point because I must admit in terms of the specific proposal from the Department of Transport, I see threads of this, of using regulation as a planning tool when we talk in terms of trying to use regulation to control the nature of aircraft that are purchased; trying to use regulation to direct or influence productivity performance of those subject to regulation. I am not certain that—well, in fact, I would put it this way: I think there are problems that arise as a result of that.

• 0950

I would then turn to a general comment in terms of the process for giving policy direction. As I said, the question of political control has emerged and as a result there has been a debate about how the government can go about giving direction or guidance to regulators. At present, as the Department of Transport documents note, the government, aside from an appeal power, has no legal authority to give direction, policy guidance to the CTC. In the case of the CRTC, it is limited to three very specific measures.

Now, I would only make one point. I have on record, and as the documents I have put forward with the Clerk suggest, as favouring the development of a system of policy directives whereby the government of the day can interpret the statute to give guidance to the regulators to help them in their application of the law in specific cases. However, not only myself, but I think most commentators on the question of policy directives have emphasized that the procedures that were advanced first by the Department of Transport several years ago—I think it was 1977—and similar proposals with the Department of Communications, that it is important that if there is to be guidance given to regulatory agencies, it must be done in as public a forum as possible and it must be subject to some wider scrutiny than just that which may take place between a minister and his officials or even cabinets and departmental officials.

[Translation]

Depuis plusieurs décennies, et plus particulièrement depuis les années 60, nous avons assisté, avec le CRTC et avec la CCT, à une transformation du rôle des règlements, car on demande maintenant à ces instruments de ne plus être négatifs ou prohibitifs, mais plutôt positifs et prescriptifs. Ainsi, on essaie aujourd'hui, au moyen des règlements, de fixer des objectifs positifs à ceux à qui ils sont imposés.

De la même façon, nous avons demandé aux organismes de réglementation de s'occuper de la planification. C'est là, à mon avis, l'une des raisons principales pour laquelle tout ce débat sur la responsabilité de l'élaboration des politiques a pris de l'importance. Cela est important non seulement parce que la fonction de réglementation a changé radicalement au cours des dernières décennies, mais aussi parce que les organismes de réglementation, en absence de contrôles efficaces, en sont arrivés à jouer le rôle des politiciens. On leur a demandé de prendre les mesures nécessaires pour effectuer certains ajustements, atteindre certains équilibres, faire certains compromis entre des parties ou des régions différentes. La question du contrôle politique s'est posée dans ce contexte. C'était là ma première remarque générale car, dans la proposition du ministère des Transports, je devine qu'on envisage de se servir des règlements comme des instruments de planification lorsqu'on essaie de réglementer et de contrôler la nature des appareils qui peuvent être achetés ou le niveau de productivité de ceux qui sont soumis à ces règlements. À mon avis, un tel processus cause des problèmes.

J'aimerais maintenant aborder le processus consultatif en matière d'élaboration des politiques. Comme je l'ai dit, la question du contrôle politique fait actuellement l'objet d'un débat qui inclut aussi la manière dont le gouvernement peut donner des directives ou des conseils aux organismes de réglementation. À l'heure actuelle, comme l'indiquent les documents du ministère des Transports, le gouvernement ne peut pas légalement donner des directives de politique à la CCT, si ce n'est au moyen d'appels. Dans le cas du CRTC, le gouvernement ne peut avoir recours qu'à trois mesures spécifiques.

Comme l'indiquent les documents que j'ai remis au greffier, je préconise l'instauration d'un système de directives politiques selon lequel le gouvernement en place pourrait interpréter la loi et donner des directives aux organismes de réglementation, afin de les aider à appliquer cette loi, dans des cas bien particuliers. Cependant, je suis loin d'être le seul à insister sur le fait que lorsque des propositions sont annoncées par le ministère, comme ce fut le cas du ministère des Transports en 1977, je crois, et du ministère des Communications, et qu'il importe de donner des directives aux organismes de réglementation, ces directives doivent être annoncées dans une tribune aussi ouverte que possible et elles doivent faire l'objet d'un débat aussi large que possible, qui ne soit pas limité à un échange entre le ministre et ses fonctionnaires ou les ministres du Cabinet.

[Texte]

I would draw to your attention the recommendations of the Economic Council's regulation reference; the elaborate Royal Commission on Financial Management and Accountability—I think even the Peterson Report, the Parliamentary Task Force on Regulatory Reform, which have all stressed that there should be an open process.

Secondly, and I think I would emphasize the importance I see in terms of this committee, the emphasis on a parliamentary role when policy guidance is given. Regulatory agencies are not creatures of the executive. They are not extensions of departments. Regulatory agencies are creatures of Parliament. It is Parliament that creates them; it is Parliament that gives them their mandate, and I think if that mandate is to be changed significantly, then Parliament must have a role to play in that. I think the committee by studying this policy statement has already affirmed that it has such a role to play.

I would only add one comment on this. Following your deliberations and the submission of your report, I understand the Department of Transport will consider this and then draw up a final statement. I would hope that the committee would expect that that policy statement will be further submitted to this standing committee for scrutiny. I emphasize this because it is possible—and I will stress this in dealing with the specific proposal at hand—that this may in fact be considered an amendment to the act. It is my opinion that ministers, individually or collectively, should not be authorized to amend statute without sending that back to Parliament for some form of approval, whether by way of a specific amendment or at least a negative or a positive resolution of Parliament.

Let me turn to the question then of the nature of guidance. We have the problem, as I said, of the ambiguity and the generality of many parliamentary statutes. And I think this is necessary, in most instances, because the nature of a particular regulation is such that it is trying to apply the law, in many cases, in a dynamic and often changing area of jurisdiction.

• 0955

But I think the important thing here, if guidance is to be given to a regulatory agency, is that it must tread a very fine line between interpreting the generality of the statute yet not rigidly confining the regulator to but one specific course of action. If I may quote to the committee just one sentence from the Lambert royal commission report, which deals with this:

Carried to extremes, externally imposed controls would divest the agency of any real authority, with an accompanying dissipation of that sense of responsibility upon which genuine accountability relies.

The Chairman: Professor Schultz, do you have the page number from that report, please?

Professor Schultz: Certainly. It is on page 303.

The Chairman: Thank you.

[Traduction]

J'aimerais attirer votre attention sur les recommandations que le Conseil économique a soumises au gouvernement dans son document sur la réglementation. Également, un rapport très détaillé de la Commission royale sur la gestion et l'imputabilité financières, et, je pense, même le rapport Peterson, c'est-à-dire le rapport du groupe de travail parlementaire sur la réforme de la réglementation, ont insisté pour obtenir un processus aussi public que possible.

Deuxièmement, on y insiste aussi sur le rôle du Parlement, et notamment des comités, pour la communication de directives de politiques. Les organismes de réglementation n'ont pas été créés par le pouvoir exécutif et ils ne sont pas des prolongements des ministères. Les organismes de réglementation ont été créés par le Parlement et c'est le Parlement qui leur donne leur mandat; si ce mandat doit être modifié radicalement, c'est le Parlement qui doit intervenir. En étudiant cet énoncé de principes, le Comité joue exactement le rôle qu'il est censé jouer.

J'aimerais ajouter quelque chose. Après le dépôt de votre rapport, le ministère des Transports est censé étudier ce document et préparer un énoncé final. J'espère que le Comité demandera que cet énoncé final lui soit aussi soumis. Je vous le signale car il est possible, surtout dans le cas de la proposition dont vous êtes saisis, qu'on envisage de procéder par voie d'amendements à la loi. A mon avis, les ministres, individuellement ou collectivement, ne devraient pas être autorisés à modifier la loi sans l'approbation du Parlement, que ce soit au moyen d'un amendement spécifique ou, au moins, au moyen d'une résolution négative ou positive du Parlement.

Passons maintenant à la nature de ces directives. Le problème réside dans le fait qu'un grand nombre de lois du Parlement sont ambiguës et générales. Bien sûr, cela est nécessaire dans la plupart des cas, car le règlement est justement destiné à permettre l'application de la loi d'une façon dynamique et souple.

Toutefois, il est important, si des directives doivent être données à un organisme de réglementation, qu'elles permettent d'interpréter les dispositions générales de la loi mais qu'elles ne limitent pas strictement l'organisme de réglementation à un seul recours. Permettez-moi de citer une phrase du rapport de la Commission Lambert:

Poussés à l'extrême, des contrôles imposés par des autorités extérieures priveraient l'organisme de tout pouvoir réel, diminuant ainsi le sens des responsabilités de cet organisme alors que cela est indispensable à l'imputabilité réelle.

Le président: Monsieur Schultz, pouvez-vous nous indiquer le numéro de la page?

M. Schultz: Certainement, c'est à la page 303, dans la version anglaise.

Le président: Merci.

[Text]

Professor Schultz: So I think it is important, when dealing with the legitimate need for guidance, that there be sufficient provision for the regulator to employ those attributes, particularly the specialized knowledge and the independent, impartial judgment for which the regulatory agency was created in the first place. If guidance is to be so specific, so inflexible, that little discretion is given to the regulatory agency, I would suggest that this indicates that the need for the policy has evolved so far that it can be specified in the statute by way of a statutory amendment, rather than by way of policy guidance that may not be subject to parliamentary approval.

Let me now turn to my second set of comments, and I hope these will be briefer than my first set. Dealing with the specific document at hand, my first comment deals with an assumption, or an implication, in the Department of Transport policy statement that suggests that this is but one in a long line of directions given to the regulatory agency and must be considered in that light. I would only draw to the committee's attention the fact that, prior to 1967, the air transport regulator in Canada, in effect, was the Minister of Transport. The Air Transport Board, from 1943 to 1967, had no independence to make final decisions, all it made were recommendations to the Minister of Transport. This was the result of, in fact, in 1943 the board of transport commissioners' making a decision the cabinet did not like with respect to CP, which I am sure members are familiar with, and the cabinet's saying that this violated government policy. Rather than just giving them guidance, they stripped the Board of Transport Commissioners of its responsibility in the area and created what I called a semi-independent agency. The agency itself had no decision-making powers in terms of licences.

The significance, I think, of this, for this report, is to recognize that when making those policy statements in 1943, 1958, 1966, it was the Minister of Transport or the cabinet giving advice to itself as regulator, not giving advice to the regulatory agency. I think this is an important distinction. Therefore, it was like saying: As regulator, we are announcing that subsequently this is what we will take into consideration in making our decisions on individual applications. So it was confining its discretion, but it is very different from giving a directive to a second party and confining that party's discretion.

I would like to suggest in my second point that the proposed statement, as found in this document, does not satisfy, in many respects, what I have suggested to be necessary criteria for a directive. I would suggest that it is far too rigid: there is no significant discretion assigned to the regulatory agency under this policy proposal. Notwithstanding the fact that the statement does, at several points, talk about the discretion that will still continue to be in the hands of the regulatory agency, I am not all that convinced that that discretion will continue to exist. In fact, this is a fairly rigid, specific set of policy statements and the discretion of the regulatory agency that I suggested was important in general would be overridden.

[Translation]

M. Schultz: Donc, lorsqu'on parle de la nécessité légitime des directives, il est important de prévoir des dispositions suffisantes pour que l'organisme de réglementation puisse mettre à profit les connaissances spécialisées qu'il possède et porter des jugements impartiaux et indépendants, ce pourquoi il a été créé au départ. Si les directives sont tellement précises et rigides qu'elles laissent peu de latitude à l'organisme de régie, j'estime que cela prouve que la politique a suffisamment évolué pour qu'il soit nécessaire de le reconnaître par voie d'amendement à la loi, plutôt qu'au moyen de directives de politiques qui ne sont pas soumises au contrôle du Parlement.

Je vais maintenant passer à ma deuxième série d'observations, et j'espère qu'elles seront plus courtes que les premières. Après avoir lu le document dont vous avez été saisi, j'ai eu nettement l'impression que cet énoncé de principes du ministère des Transports laissait entendre qu'il constituait le premier d'une longue série de directives qui seraient données à l'organisme de réglementation. J'aimerais attirer votre attention sur le fait qu'avant 1967, celui qui réglementait le transport aérien au Canada était, en fait, le ministre des Transports. La Commission des transports aériens, de 1943 à 1967, n'avait pas le pouvoir de prendre des décisions finales, mais simplement de faire des recommandations au ministre des Transports. En effet, en 1943, l'ancienne Commission des transports avait pris au sujet du CP une décision qui n'avait pas plu au Cabinet, lequel prétendait qu'elle violait la politique du gouvernement. Plutôt que de donner des directives à cette commission, le gouvernement l'a privée de toute responsabilité dans ce domaine et a créé ce que j'appelle un organisme semi-indépendant. L'organisme n'était habilité à prendre aucune décision en ce qui concerne l'octroi de permis.

Il convient de remarquer que, lorsque ces énoncés de principes ont été présentés en 1943, en 1958 et en 1966, c'était le ministre des Transports ou le Cabinet lui-même qui se donnait des directives, en tant qu'organe de réglementation, et non pas à l'organisme de réglementation. C'est une distinction très importante. Cela revenait donc à dire qu'en tant qu'organe de réglementation, nous annonçons que, dorénavant, nous prendrions telle et telle chose en considération lors de nos décisions sur chaque demande individuelle. On limitait donc les pouvoirs discrétionnaires, mais cela est tout à fait différent que lorsqu'on donne une directive à une seconde partie et qu'on limite les pouvoirs discrétionnaires de cette partie.

Deuxièmement, la politique qui vous est proposée dans ce document ne répond pas de façon satisfaisante aux critères que je juge nécessaires en ce qui concerne les directives. À mon avis, ce document est beaucoup trop rigide, car aucun pouvoir discrétionnaire d'importance n'est délégué à l'organisme de réglementation. Même si le document parle, à plusieurs reprises, des pouvoirs discrétionnaires que continuera d'exercer l'organisme de réglementation, je ne suis pas sûr que ce sera le cas. En fait, cet énoncé de principes est trop rigide et les pouvoirs discrétionnaires qu'il importe, à mon avis, de conserver à l'organisme de réglementation seraient alors éliminés.

[Texte]

• 1000

Let me make a related comment. While it is not necessary, and I am not proposing that we entertain a public debate between the CTC and the Department of Transport on this specific area, I think that when you have a development of the act interpreted by the agency responsible for that interpretation—this is the CTC—and you do not have a policy vacuum but you have an interpretation of what public convenience and necessity consist of, I think then it is important for any policy statement not to treat the situation as if it were a vacuum. Okay. This statement appears to ignore all that has taken place in terms of the CTS's decisions in the last couple of years and, in the words of Mr. Benson, "the continuing evolution of air transport policy", where the CTC has developed an interpretation, as is appropriate to it, given its parliamentary mandate. Therefore I think that there is a reasonably clear statement of its interpretation and I think it is important then that any attempt to change that interpretation should specify as clearly as possible what is wrong with that interpretation and why an alternative interpretation is needed.

Finally, let me make a statement that it seems to me—and I must admit I am coming close to crossing that line between dealing with the procedure for giving directives and the substance of this policy—that this policy statement fails to address the major issue upon which policy guidance is needed, and that is the appropriate degree of competition or regulation that is required for air transport policy. All other policy statements, whether they were given in the guise of the minister talking to himself as regulator, or cabinet talking to the minister as regulator, or the 1969 statements, have contained clear statements, it seems to me, of what the government thought was at the time the appropriate degree of competition. It started out as that being its central premise. This statement, on the other hand, says that statement of the appropriate degree of competition and regulation is to come.

I would suggest that the order has been unfortunately reversed, that we need a clear statement on the appropriate mix or degree of competition regulation in meeting the desired air policy objectives, and then a statement, if deemed necessary, that will allocate or assign roles for the various sectors of the industry. I am not trying to introduce this as a backhand way of getting into the debate on regulation versus competition, but merely to say that I think the first issue is the one that all previous statements of policy in this area have dealt with first, and that is how much competition and how much regulation are necessary to achieve the desired air transport policy.

Thank you very much Mr. Chairman. I will be pleased to entertain questions.

The Chairman: Thank you, Professor Schultz. Professor Schultz, with regard to the status of the document we have before us, which is in fact our reference, it is my understanding that this document has not been discussed by cabinet except to the extent that the minister presented it as a proposal for

[Traduction]

Permettez-moi d'ajouter quelque chose sur ce sujet. Je ne propose pas la tenue d'un débat public entre la CCT et le ministère des Transports sur cette question précise, mais j'estime que lorsque la loi est interprétée par l'organisme responsable, en l'occurrence la CCT, et que celle-ci définit ce qu'elle juge être la nécessité et la commodité publiques, il est important qu'un énoncé de principes du gouvernement ne considère pas la situation comme s'il y avait un vide. En effet, cet énoncé semble ne pas tenir compte des diverses décisions prises par la CCT au cours des deux dernières années ni, selon les propres termes de M. Benson, de «l'évolution permanente de la politique des transports aériens». Lorsque la CCT a donné une interprétation de la loi, comme elle en a le mandat, il importe de reconnaître l'existence de cette interprétation et, si l'on désire la modifier, il faut alors indiquer aussi précisément que possible en quoi pêche cette interprétation et par quoi il faut la remplacer.

Pour terminer, et je vais peut-être abandonner par là la question des procédures pour passer à celle de la substance de la politique, j'ai l'impression que cet énoncé de principes ne traite pas de la question fondamentale qui sous-tend la communication des directives politiques, à savoir la détermination du degré approprié de concurrence ou de réglementation dans le cadre de la politique des transports aériens. Tous les autres énoncés de principes, qu'ils aient été donnés par le ministre jouant le rôle de l'organe de réglementation, ou par le Cabinet s'adressant au ministre en tant qu'organe de réglementation, ou les énoncés de 1969, contenaient des indications très nettes de ce que le gouvernement estimait être à l'époque comme le degré approprié de concurrence. Or, l'énoncé dont vous êtes saisis indique qu'une déclaration sur le degré approprié de concurrence et de réglementation sera faite à une date ultérieure.

À mon avis, et cela est regrettable, on a renversé l'ordre des choses, car il faut dès le début une déclaration précise sur la nature ou le degré approprié de concurrence ou de réglementation, compte tenu des objectifs fixés en matière de politique du transport aérien, et ensuite, si cela est nécessaire, une autre déclaration répartissant les responsabilités aux différents secteurs de l'industrie. Je n'essaie pas par là de m'introduire en douce dans le débat sur la réglementation par opposition à la concurrence, mais j'estime simplement qu'on doit commencer, comme on la fait pour tous les autres énoncés de principes dans ce domaine, par définir le degré de concurrence et de réglementation nécessaire à la réalisation des objectifs de la politique des transports aériens.

Merci beaucoup, monsieur le président. Je serai ravi de répondre aux questions qui me seront posées.

Le président: Merci, monsieur Schultz. En ce qui concerne le statut du document dont nous avons été saisis, je crois savoir qu'il n'a pas été débattu par le Cabinet, si ce n'est que le ministre l'a présenté comme projet de discussion et l'a ensuite soumis à notre Comité. J'en conclus donc que le ministre, en

[Text]

discussion and subsequently referred it to this committee. And I am assuming, therefore, that there is in fact a desire on the part of the minister as regulator to have input through this committee of members of Parliament and from the general public as well, and that was the premise under which we have been holding these hearings.

You talked about the role of the legislator and the role of the regulator. I am not clear in my own mind whether you are advocating a greater freedom of action for the regulatory agency—in other words, the CTC, or the ATC of the CTC—or whether you are advocating a greater role for the legislator through a committee like this. Would you enlarge on that just a bit, please?

Professor Schultz: Mr. Chairman, I probably am advocating both. I think that there is, there should be, if we are going to develop a system, as has been proposed, for giving guidance to regulatory agencies, an enhanced role for Parliament in that process. I think in many cases what policy guidance consists of, when you take a statement like public convenience and necessity, or you take an 18-clause statement of transportation policy, as was proposed in 1977, or similarly in the Department of Communications Act, if the government is to interpret that, it seems to me a strong case can be made that these interpretations can come very close to being amendments to the act. And since, as I would emphasize, regulatory agencies are creatures of Parliament—they were created by Parliament, their mandate was assigned by Parliament—I think that Parliament must play a role, then, in that policy guidance process, as it is already now doing in this . . . But I would extend it even further, that if we did develop a system whereby the government can officially give directives—I have made this recommendation several times—that prior to that policy guidance taking effect, it be referred to the appropriate standing committee for consideration. There are various mechanisms which can be involved, it may be that a parliamentary negative resolution is required to say that this is something less than an amendment, but it is something more than just informal guidance. So I am advocating an enhanced role for Parliament.

• 1005

I still think it is necessary that the independence of the agencies be respected. Parliament gives them a responsibility; it is their obligation to fulfil that. And I think within their statute, until such time as they are given further guidance, they have the responsibility. And I think that independence of the agency must, as I said, be respected in large part, because I think this ensures the integrity of the regulatory process.

The Chairman: Thank you. I am sure you will not get a strenuous argument on that point of view from this committee. I have a few other questions I would like to put to you but I am not going to use my position as chairman to prevent other members from asking questions, and I am going to go now to Mr. Nowlan.

[Translation]

tant qu'organe de réglementation, désire connaître l'opinion des membres du Comité et du public en général, et c'est la raison pour laquelle nous avons organisé ces réunions.

Vous avez parlé du rôle du législateur et de la fonction de réglementation. Je n'ai pas très bien compris si vous préconisez de donner une plus grande latitude à l'organisme de réglementation, en l'occurrence la CCT ou le CTA de la CCT . . . ou bien si vous préconisez de donner plus de responsabilités au législateur par l'intermédiaire d'un comité comme le nôtre. Pourriez-vous nous donner des précisions?

M. Schultz: Monsieur le président, je préconise sans doute les deux. A mon avis, si nous voulons instaurer un système de communication de directives aux organismes de réglementation, comme cela est proposé, il faut en profiter pour accroître le rôle du Parlement. Dans la plupart des cas, les directives de politiques sont quasi identiques à des amendements à la loi. Prenez l'exemple de l'énoncé sur la nécessité et la commodité publiques ou celui de l'énoncé en 18 clauses sur la politique des transports, proposé en 1977, ou encore celui de la Loi sur le ministère des Communications. Si le gouvernement veut les interpréter en donnant des directives, il me semble que ces directives sont quasiment des amendements à la loi. Étant donné, comme je l'ai déjà dit, que les organismes de réglementation ont été créés par le Parlement qui en a défini le mandat, le Parlement a un rôle à jouer dans le processus de communication des directives politiques, comme il le fait déjà dans . . . J'irais même plus loin pour dire que, si nous instaurons un système selon lequel le gouvernement peut officiellement donner des directives, et je l'ai proposé plusieurs fois, il faut absolument qu'elles soient soumises au comité directeur responsable avant d'entrer en vigueur. A cette fin, on peut recourir à plusieurs mécanismes, dont une résolution négative du Parlement stipulant que la directive est moins qu'un amendement mais un peu plus qu'une simple directive d'information. Je préconise donc un rôle accru pour le Parlement.

Je maintiens cependant que l'indépendance de ces organismes doit être respectée. Le Parlement leur donne une responsabilité et ils doivent s'en acquitter. Conformément à leur loi organique, tant qu'ils n'ont pas reçu de directive contraire, ils doivent s'acquitter de leurs responsabilités comme par le passé. Cette indépendance de l'organisme doit être respectée dans la majorité des cas, car c'est elle qui permet d'assurer l'intégrité de tout le processus de réglementation.

Le président: Merci. Je suis sûr que ces remarques ne susciteront pas beaucoup d'opposition dans ce Comité. J'ai plusieurs autres questions à vous poser, mais je ne veux pas profiter de ma situation de président pour empêcher les autres députés de vous poser les leurs. Je vais donc passer la parole à M. Nowlan.

[Texte]

I remind members of the committee that we have an in camera meeting, supposedly at 11 o'clock. I would ask members to bear that in mind. I do not want to limit the discussion unduly but we do have a very full schedule today. So, having said that, I will ask Mr. Nowlan to begin the questioning for the committee, followed by Mr. Deniger.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman. I will try to be brief. I think as this hearing has progressed, whether it is our brain or the reality, as in the presentation this morning, a lot of the briefs are becoming shorter, more succinct and quite substantive. Thereby, as far as I am concerned, they do not open up a lot of the questions that we had perhaps earlier in the hearings.

I was interested, Professor Schultz, in your presentation. I have just received your written paper that you gave at that famous Conference on Regulation and Transition in Calgary, which has been mentioned from time to time as other gentlemen participated; and some of that has been thrown back at them, in a sense. I am glad you all write down what you say. It makes our job a little easier, or busier, I guess.

There was an interesting thought that I think comes from your paper or what you said this morning—one of your thoughts about the call for policy directives. I certainly appreciate what you said about Parliament being supreme, even though we all mouth those words and we all know the reality sometimes is a little different. But what I was interested in is that one of the calls for policy directives is suggested bureaucratic rivalry between government policy, ministries and regulatory agencies. What prompted that thought, and what facts do you base it on?

Professor Schultz: Facts? Well, I am not sure if I am allowed to give advertisements for my own publications but I refer you to a book on motor carrier transport policy and the federal-provincial conflict entitled *Federalism, Bureaucracy, and Public Policy*, where I have a 100-page discussion of intragovernmental rivalry between the Department of Transport and the CTC as an extended case study. But in this paper I have distributed, I have indicated three areas where there is competition in terms of the CTC, DOT, CRTC, DOC, and EM&R, and the NEB.

• 1010

But to get back to your opening comment on this, when I talk about enhancing the role of Parliament, I am not just mouthing a slogan. I know you did not intend that, but the point is the call for policy directives to a fairly significant degree has been fuelled by the creation of departments subsequent to the creation of regulatory agencies that aspired to occupy the place that had been assigned by Parliament to regulatory agencies. The classic case is the CTC. In 1967 the CTC was created and it was to be the primary policy adviser and, in fact, probably maker of transport policy in Canada. The Department of Transport was assigned a secondary role, an operational role. But in 1969 they undertook a re-organiza-

[Traduction]

J'aimerais auparavant rappeler aux membres du Comité que nous avons une réunion à huis clos à 11 heures. Ne l'oubliez pas. Je ne veux pas limiter la discussion de façon induue, mais nous avons un emploi du temps très chargé aujourd'hui. Cela dit, je donne la parole à M. Nowlan, qui sera suivi de M. Deniger.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président. Je vais essayer d'être bref. Au fur et à mesure de nos délibérations, j'ai l'impression, comme c'était le cas ce matin, que les mémoires sont de plus en plus courts et concis. En conséquence, tout au moins en ce qui me concerne, ils ne suscitent pas autant de questions que nous en avons au début.

Votre exposé m'a beaucoup intéressé, monsieur Schultz. Je viens de recevoir le texte écrit de cette fameuse conférence que vous avez faite à Calgary au sujet de la réglementation et de la transition, conférence dont ont parlé plusieurs autres témoins. Heureusement que vous avez le texte écrit de tout ce que vous dites, car cela nous facilite beaucoup la tâche.

Vous avez notamment parlé ce matin, et cela m'a beaucoup intéressé, du système de communication des directives politiques. J'apprécie bien sûr ce que vous avez dit au sujet du rôle suprême du Parlement; bien que nous en soyons tous convaincus, cela ne change rien à la réalité. Ce qui m'a plus particulièrement intéressé, c'est que l'une des raisons pour lesquelles il faut des directives politiques découle de la rivalité bureaucratique qui existe entre les ministères et les organismes de réglementation. Qu'est-ce qui vous a poussé à dire cela?

M. Schultz: Vous voulez des faits? Je ne pense pas que je puisse faire de la publicité sur mes propres ouvrages, mais je vous conseillerais de lire ce que j'ai écrit sur la politique sur les transporteurs motorisés et le conflit fédéral-provincial, document qui était intitulé *Federalism, Bureaucracy, and Public Policy*. Dans une discussion qui couvre une centaine de pages, je parle de la rivalité intragouvernementale entre le ministère des Transports et la CCT. Dans le document que je vous ai distribué, je décris également trois domaines dans lesquels les organismes suivants se font concurrence: la CCT, le ministère des Transports, le CRTC, le ministère des Communications, le ministère de l'Énergie et l'ONE.

Pour en revenir à votre déclaration préliminaire à ce sujet, quand je parle d'accentuer le rôle du Parlement, je ne fais pas que répéter des slogans. Ce n'était sûrement pas votre intention, mais quand même, dans une plus grande mesure, la demande de directives de politiques a été alimentée par la création de ministères, à la suite de la constitution d'organismes de réglementation, ministères qui espéraient jouer le rôle assigné par le Parlement aux organismes de réglementation. La CCT en est un cas classique. En 1967, la Commission canadienne des transports a été créée pour servir de conseiller principal et peut-être même pour élaborer la politique du transport au Canada. Le ministère des Transports avait un rôle

[Text]

tion of the Department of Transport, and that department then wanted all the powers back to it that it had appeared to be given, particularly in Section 22, I think, of the National Transportation Act.

In 1967 the CRTC is created. In 1968 or perhaps 1969 the Department of Communications is created, assigned—if you look at the statutes, and I point this out in one of my papers that I have delivered to you—the same responsibility for policy advice and development that the agency was assigned. Similarly in the energy sector: NEB created in 1959; Energy, Mines and Resources created in 1966, I believe it was, and assigned almost identical powers. What you had then was a buildup of competition between the agency and the department. What happened at this time was that the agencies simultaneously were in fact developing policies that were getting them into all sorts of political conflicts. Let me give the case in terms of the CRTC.

Mr. Nowlan: I was going to come to the CRTC. From my historical perspective, would you or would you not agree with me that in terms of the CRTC that body itself developed more policy perhaps on its own and not in conflict with DOC, compared to the CTC role and/or DOT?

Professor Schultz: It is a slightly different situation. The CRTC took their policy-making powers and ran with them.

Mr. Nowlan: Pierre Juneau was a pretty important chairman, until he became an important deputy minister, and a defeated candidate. I certainly know where he had more power.

Professor Schultz: The CRTC took its policy-making powers and ran with them, whatever the modus within the CRTC. The CTC had this policy-making power, but the real criticism from the Department of Transport was that it had it but it would not exercise it, and it frustrated the department from developing policies that it felt were more appropriate.

Mr. Nowlan: I do not want to take up too much time as we do have this short meeting. I want to ask one more question on this and then just have a general question and then leave it. Because actually it opens up an interesting thought to me, perhaps not to other members of the committee, but coming to the reality of the world and not just the theory of the classroom, without being disrespectful, but just taking those two agencies that you mentioned, the CTC and the CRTC, and perhaps the potential for conflicts between the department and/or the agency it created: Would it almost be fair to say that the very history of the CTC—and I of course was in Parliament, I do not know who else was—when the Minister of Transport who piloted the National Transportation Act through, an eminent politician called Mr. Pickersgill, commanding Transport then becomes the first chairman of the CTC. Two thoughts: Is not that perhaps some rationale for potential conflict in that the minister who ran everything then became chairman of the agency he created and thought he could still run everything, and/or was he a tired politician and

[Translation]

secondaire, un rôle opérationnel. Mais en 1969, le ministère a été réorganisé et a voulu reprendre tous les pouvoirs dont il semblait avoir été investi, aux termes de l'article 22, je crois, de la Loi nationale sur les transports.

En 1967, le CRTC était créé. En 1968, ou peut-être en 1969, on créait le ministère des communications à qui on assignait—et je le signale dans un des documents que je vous ai remis—la même responsabilité de conseiller et de technocrate qu'on avait confiée à l'organisme. La même chose s'est produite dans le secteur de l'énergie: l'ONE a été créé en 1959; en 1966, on créait le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, à qui on conférait des pouvoirs presque identiques. Il y a donc eu une certaine concurrence entre l'organisme de réglementation et le ministère. En fait, à ce moment-là, les organismes élaboraient simultanément des politiques qui les entraînaient dans toutes sortes de conflits politiques. Prenons comme exemple le CRTC.

M. Nowlan: Je voulais justement en parler. Selon mes connaissances de l'histoire, ne conviendriez-vous pas avec moi que le CRTC a peut-être élaboré plus de politiques de son propre chef, sans entrer en conflit avec le ministère des Communications, que ne l'ont fait la CCT et le ministère des Transports?

M. Schultz: La situation était légèrement différente. Le CRTC a jalousement gardé ses pouvoirs d'élaboration de politiques.

M. Nowlan: M. Pierre Juneau était un président très important, jusqu'à ce qu'il devienne un sous-ministre très important et un candidat défait aux élections. Je sais très bien dans quel domaine il détenait beaucoup de pouvoirs.

M. Schultz: Donc, le CRTC a jalousement gardé ses pouvoirs, quel qu'ait été le mode d'agir à l'intérieur du Conseil. La CCT avait aussi ce pouvoir en matière de politiques, mais le ministère des Transports prétendait avoir la même autorité, sans toutefois l'exercer, ce qui a créé une certaine frustration au sujet de l'élaboration de politiques que le ministère croyait plus appropriées.

M. Nowlan: Je ne veux pas prendre trop de temps, car la séance est courte. Je veux poser une autre question à ce sujet, ensuite une question générale et je céderai ma place. Ce que vous dites en fait soulève une idée intéressante à mon avis; revenons à la réalité et oublions la théorie. Sans vouloir être irrespectueux, si nous tenons compte des deux organismes que vous avez mentionnés, la CCT et le CRTC, et des risques de conflits pouvant naître entre le ministère et l'organisme qu'il a créé, n'est-il pas juste de dire que dans l'histoire même de la CCT—et j'étais déjà au Parlement à ce moment-là, je ne sais pas qui autre était ici—le ministre des Transports y a piloté la Loi nationale sur les transports au Parlement, politicien éminent du nom de M. Pickersgill, qui est effectivement devenu le premier président de la CCT. Deux points donc: n'y avait-il pas risque de conflits du fait que le ministre qui dirigeait tout soit devenu le président d'un organisme qu'il avait créé et croyait pouvoir continuer de le diriger, ou a-t-il accepté de le faire parce qu'il était épuisé, et qu'il n'avait pas l'influence qu'un Pierre Juneau qui, sans avoir participé à la création de

[Texte]

did not exert the influence that a Pierre Juneau, who had nothing to do in terms of the legislature with the creation of the CRTC, became the first very dynamic and active chairman of a... He sort of came clean to a brand-new agency, the CRTC, and thus flow some of the interesting things we have had happen. Just a comment on that. But now I have one other question and I will leave it.

• 1015

The Chairman: If you are suggesting that Mr. Pickersgill was a tired individual—

Mr. Nowlan: By the time he became chairman of the CTC—

The Chairman: I did not know him.

Mr. Nowlan: —he certainly was just burned out.

The Chairman: Anyway, let us not get into that discussion. Let us go on with our reference, Mr. Nowlan.

An hon. Member: There was no Geritol then.

Mr. Nowlan: Forget the tiredness element: just the interesting difference in history that the creator of the agency becomes the chairman of the agency in Mr. Pickersgill's case, and Mr. Juneau comes clean to a brand-new agency.

Professor Schultz: Mr. Juneau had been involved with the previous regulator in terms of the Board of Broadcast Governors.

Mr. Nowlan: Yes, but now I am talking about the legislator.

Professor Schultz: Mr. Nowlan, I am certain you do not really expect me to get involved in some of the aspects of the question you have raised.

Mr. Nowlan: Just academically. I am not talking politically.

Professor Schultz: And as an academic, I am not going to touch some of those questions.

Mr. Nowlan: Okay. I think it would be too much to expect.

Professor Schultz: I think in part the problem with the CTC was that the National Transportation Act created tremendous expectations of what a regulatory agency can or should do, regardless of the personalities involved; and when Mr. Pickersgill became president of the CTC there were tremendous problems still in railways, in air policies, and became involved in the conflict which I have documented in my study about highway transport.

Mr. Nowlan: Yes, Part IV of it.

Professor Schultz: The agency was asked to co-ordinate, harmonize all modes of transport. It seems to me that what the CTC was asked to do was an impossible task. We got involved in—and I discuss this in one of the other papers that I have provided to you—Section 23 of the National Transportation Act, which is the public interest clause that allows appeals. I cite in that paper the sections of the act.

[Traduction]

la CRTC, est néanmoins devenu le premier président dynamique et actif d'un tout nouvel organisme, le CRTC, et que ce sont ces facteurs qui ont donné suite aux choses intéressantes qui se sont passées? J'aimerais un commentaire à ce sujet. Mais j'ai une autre question avant.

Le président: Si vous dites que M. Pickersgill était épuisé...

M. Nowlan: Au moment où il est devenu président de la CCT...

Le président: Je ne l'ai pas connu.

M. Nowlan: ... il était certainement brûlé à ce moment-là.

Le président: De toute façon, nous n'entrerons pas dans le détail, tenons-nous en à notre mandat, monsieur Nowlan.

Une voix: Il n'y avait pas de Geritol à ce moment-là.

M. Nowlan: Oublions l'élément de fatigue: tenons-nous en à cette différence intéressante historique entre le créateur d'un organisme qui en devient le président, comme ce fut le cas de M. Pickersgill, et celui de M. Juneau qui arrive tout frais et dispos au sein d'un tout nouvel organisme.

M. Schultz: M. Juneau avait oeuvré auprès de l'organisme de réglementation précédent, du fait qu'il siégeait au conseil d'administration de la radiodiffusion.

M. Nowlan: Oui, mais je parle en tant que législateur.

M. Schultz: Monsieur Nowlan, vous ne croyez pas vraiment que je vais répondre à certains aspects de la question que vous posez.

M. Nowlan: Sur le plan pratique seulement, et non pas sur le plan politique.

M. Schultz: Et à titre d'universitaire, je ne répondrai pas à certaines de ces questions non plus.

M. Nowlan: Très bien. J'en demande peut-être trop.

Mr. Schultz: La CCT a peut-être eu des problèmes parce que la loi nationale sur les transports a créé d'énormes attentes au sujet de ce que pouvait ou devait faire un organisme de réglementation, compte non tenu des personnalités qui y oeuvraient; et au moment où M. Pickersgill est devenu président de la CCT, il restait toujours des problèmes énormes à résoudre dans le domaine des chemins de fer, de la politique aérienne; il s'est donc laissé entraîner dans un conflit que j'ai documenté dans mon étude sur les transports routiers.

M. Nowlan: Oui, à la quatrième partie.

Mr. Schultz: L'organisme devait coordonner et harmoniser tous les modes de transport. À mon sens, on avait donné à la CCT une tâche irréalisable. Comme je l'explique dans un des autres documents que je vous ai remis, on s'est embourbé dans l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, qui traite de l'intérêt public et permet d'interjeter appel. Dans le document, j'énumère les divers articles de la loi.

[Text]

What that section did was transfer the white heat of railway conflicts from Parliament to the CTC. In fact, it asked the CTC to develop a regional industrial policy, a national industrial policy, in consideration of what constituted rates prejudicial to the public interest. As a result, there were some real questions about how much deregulation of railways we should have had anyway in 1967, and the inclusion of that clause meant that all those debates and all the frustrations that were involved got focused in there. The average length of time in dealing with one of those cases I think was 2.5 years.

So I think there were grounds in part for the agency, when it realized it had this mandate and then was in part challenged by a department that wanted to regain it, to just entrench and say, hey, just a minute, we have got too many problems here, let us go slow; whereas the CRTC came out—and I have likened it to the regulatory white knight, going to slay these dragons—with a great deal of popular support for much of what it wanted to do in terms of the cultural objectives of that policy. So it was determined to be active and very vigorous.

Mr. Nowlan: One last question. What role do you think, in terms of Parliament and direction, does Section 3 in the National Transportation Act give where it sets out objectives that should be followed by the different modes of transport?

Professor Schultz: Aside from the problem of economic, efficient and adequate, where you have a degree of contradiction there, I think that is a very clear statement of policy.

Mr. Nowlan: I am very interested in that answer; does it need any more clarity from this committee?

Professor Schultz: Again, in terms of resolving the problem of how you have economic and adequate services, I think there is some question there where some clarity could be brought in. I am not sure how you would do it. But I still would argue that that statement of transportation policy is what I consider to be a fairly clear, specific guidance in contrast to things such as . . . and I will cite the Broadcasting Act, which talks about safeguarding, respecting and protecting Canadian culture. That I do not find to be very effective guidance.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

I have always felt that Section 3 was motherhood and basically looked good on paper, but when you tried to apply it to Section 23 of the CTC, you were discouraged either by the regulatory lag of two and one-half years as a perfect example, or by the fact that when the decision came after two and one half years, the facts were completely changed and the decision was worthless anyway. You have not had any applications under Section 23 to the CTC since 1972 or 1973.

[Translation]

Aux termes de cet article, on chargeait la CCT plutôt que le Parlement de régler les conflits intenses concernant les chemins de fer. En fait, l'article stipulait que la CCT devait élaborer une politique industrielle régionale, une politique industrielle nationale, plus ou moins, puisqu'elle devait établir quel taux causait un préjudice à l'intérêt public. Cela a donc soulevé des questions importantes au sujet de la mesure dans laquelle les chemins de fer auraient dû être déréglementés en 1967, et l'inclusion de cette clause a plus ou moins concentré tous les débats et toutes les frustrations de ces conflits au sein de la CCT. Il a fallu en moyenne deux ans et demi pour régler un de ces cas.

Donc, l'organisme avait de bonnes raisons, lorsqu'il s'est rendu compte de son la teneur de mandat, et du défi que lui lançait le ministère pour reprendre ses pouvoirs, d'insister sur le fait qu'il y avait trop de problèmes, qu'il fallait y aller au ralenti; tandis que le CRTC . . . et je l'ai comparé à un chevalier de la réglementation, qui se lance à la poursuite des dragons . . . a joui d'un grand appui populaire étant donné les buts qu'il s'était donnés au sujet des objectifs culturels de la politique. Il était résolu à être actif et très dynamique.

M. Nowlan: Une dernière question. À votre sens, quel rôle l'article 3 de la Loi nationale sur les transports confère-t-il au Parlement et au gouvernement au sujet des objectifs à atteindre par les différents modes de transport?

M. Schultz: Sauf au sujet des questions d'économie, d'efficacité et de suffisance, où il semble y avoir une certaine contradiction, la politique est énoncée très clairement je crois.

M. Nowlan: Votre réponse m'intéresse beaucoup; le Comité devrait-il tâcher de l'éclaircir encore plus?

M. Schultz: Peut-être faudrait-il un énoncé plus clair pour régler le problème relatif à la prestation de services économiques et adéquats. Toutefois, je crois que l'énoncé de principes en matière de transport donne des lignes directrices assez claires et détaillées, par rapport, disons à la Loi sur la radiodiffusion qui discute vaguement de la sauvegarde, du respect et de la protection de la culture canadienne. A mon sens, ce genre d'énoncé n'est pas efficace.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci, monsieur le président.

J'ai toujours pensé que l'article 3 n'était opportun qu'en théorie, mais qu'au moment de l'appliquer en vertu de l'article 23 sur la CCT, on pouvait être vite découragé soit par les délais de réglementation et l'exemple des deux ans et demi illustre bien cette situation, ou par le fait qu'au moment où la décision était rendue deux ans et demi plus tard, la situation avait complètement changé et la décision était donc inutile de toute façon. La CCT n'a reçu aucune demande aux termes de l'article 23 depuis 1972 ou 1973.

[Texte]

• 1020

So I think it was just nice on paper. It was beautiful—nice outline, efficient, the whole bit. It served absolutely no purpose. Having worked for a regulatory agency and having worked in a minister's office, I became a Member of Parliament because I felt that that was where the power was and that is where it should not be.

Professor Schultz: You were wrong.

Mr. Deniger: No, I was not wrong. The power is certainly not with Parliament. It is certainly not with the politicians.

Mr. Siddon: Perhaps you should have stayed where the power is.

Mr. Deniger: Precisely, because, as Mr. Siddon mentioned, if the CTC or a regulatory agency gives a poor decision, in the eyes of the people it is the government; if a Crown agency loses money, in the eyes of the people it is the government; and so on and so forth. And yet, as a government member—and I am sure that the members opposite during the time they were in power had come to the same conclusion—we are very limited in what we can do in our job. So, indeed, I think I support a lot of your comments on Parliament involvements.

On the other hand, the exercise here in this committee is valid in so far as the government will take into account what this committee does. I am not as old a politician as Mr. Nowlan in terms of years here, but I am not exactly all that sure that—

Mr. Nowlan: Experience, sure.

Mr. Deniger: —experience—but I am not sure that the “executive branch”, if I can use an American expression, is going to take into account the recommendations of this committee if it so happens that this committee's recommendations are not identical to the policy paper.

However, having said that, I am curious about your order in terms of how policy should be set out. You basically said, and I think I quoted you as saying, that this paper you found was very strict, a closed shop almost, and you basically say that you are not too keen on appeals or on policy directives. What I am trying to distinguish, basically, is what is an appeal, what is a policy directive.

It seems to me—and that is why I want you to comment—that in the past when someone applied for an air licence the only criterion that the CTC would use would be one of public convenience and necessity. That was it. If it met the test of public convenience and necessity—whatever that means, because the test is not the same today as it was in 1978—it got a licence. If not, it did not get a licence. On the other hand, the CTC, knowing full well that its decisions can be appealed to the Governor in Council or the minister, will not make a decision that it knows will be reversed by the minister if the minister has basically said: No way will there be a regional airline that will go east of Winnipeg—or west of Winnipeg, depending on which airline it would be; no way will a regional

[Traduction]

L'Article ne semblait donc opportun que sur papier; il donnait une très belle description, tout semblait efficace, mais était en réalité absolument inutile. Après avoir travaillé pour un organisme de réglementation et pour un ministre, je suis devenu député, car à mon sens, c'est là que se trouvait, à tort, le pouvoir.

M. Schultz: Vous faisiez erreur.

M. Deniger: Non, je n'ai pas eu tort. Ce n'est certainement pas le Parlement qui exerce le pouvoir. Et non plus les hommes politiques.

M. Siddon: Peut-être auriez-vous dû rester là où se trouve le pouvoir.

M. Deniger: Justement, car comme le disait M. Siddon, si la Commission canadienne des transports ou tout autre organisme de réglementation rend une mauvaise décision, le public blâme le gouvernement; si une société de la Couronne perd de l'argent, c'est la même chose etc. Pourtant, et je suis certain que les députés de l'autre côté ont dû tirer les mêmes conclusions au moment où ils étaient au pouvoir, les pouvoirs du député sont très limités. J'appuie donc bon nombre des observations que vous avez faites au sujet de la participation du gouvernement.

Par contre, ce que nous faisons ici au Comité est valable, si le gouvernement en tient compte. Je ne suis pas là depuis aussi longtemps que M. Nowlan, mais je ne suis pas tout à fait certain...

M. Nowlan: L'expérience, bien sûr.

M. Deniger: ... oui, en termes d'expérience... mais je ne suis pas du tout certain que «l'administration», pour utiliser l'expression américaine, tiendra compte des recommandations du Comité, si celles-ci ne sont pas identiques à la politique déjà énoncée.

Toutefois, cela dit, je suis toujours curieux au sujet de l'ordre que vous préconisez pour la présentation de la politique. Vous dites au fond, et je vous ai cité à cet effet, que ce document est beaucoup trop restrictif, pour ne pas dire prohibitif, et vous dites aussi ne pas aimer beaucoup le droit d'appel ou les directives. J'essaie de distinguer entre un appel et une directive.

Il me semble, et c'est la raison pour laquelle je voudrais obtenir vos commentaires—qu'anciennement, si une société demandait une licence aérienne, le seul critère que considérait la CCT était la commodité et la nécessité publiques, un point c'est tout. Si le service offert répondait à ce critère,—selon ce que cela voudrait dire, car l'interprétation qu'on en donne n'est plus la même qu'en 1978—la société pouvait obtenir une licence. Sinon, la licence lui était refusée. Par contre, la CCT, sachant très bien qu'on pouvait en appeler de ses décisions au gouverneur en conseil ou au ministre, ne prendra pas de décision si celle-ci va à l'encontre d'un énoncé du ministre, si ce dernier avait dit par exemple: jamais un transporteur régional ne dépassera la limite est ou ouest de Winnipeg, selon

[Text]

airline be able to fly international charters. So the CTC, basically, is being put in the position that it can make pretty much the decision it wants on public convenience and necessity; but if it knows it is going to be reversed by the government, then why would it make that decision? Should it make that decision if it knows it is going to be reversed?

Where should the leadership for policy come? Should it come from a court of record? Should a court of record have the lead in policy making, or should it be the department? I would say as a politician, and I guess speaking for my own chapel, that it should be coming from us, but the reality is otherwise.

What would you comment? What would be your reactions to the 17 different things I have just said?

Professor Schultz: I have set out, and in fact the Lambert commission has set out, a statement in terms of where policy direction should come from and what are the various roles of the various actors. I think the first step is that the act should, as much as possible, provide a clear statement of policy. Now, you picked up on my comment on Section 3 of the National Transportation Act, but link that with Section 23.

Mr. Deniger: It is the same section.

Professor Schultz: Well, I would disagree, with respect. I think what Section 23 did was in large part negate what they were trying to accomplish in Section 3, that the problem should be that you gave two sets of directions, policy guidance, in the act to the agency. One set, I would say Section 3, is reasonably clear and precise; Section 23, however, is the type of open-ended statement which is something like a shopping list of things to note rather than a consideration of how much weight should be given to them.

• 1025

Mr. Deniger: Well, if I may interrupt you just on that, is that not the classic case of someone in theory putting something on paper and saying, Gee, this is nice, beautiful and everything—and that becomes Section 3? But when you want to try to apply it and have something concrete as a result, you find you have a Section 23 which, while beautiful on paper, absolutely has no bearing on the real world.

Professor Schultz: Certainly I am not going to criticize departmental officials who draft acts on grounds that they were dealt with solely on theory. If you go back to the parliamentary debates, Parliament changed Section 23. There was a clause under which originally they were going to talk about undue discrimination—the traditional one—and they changed it to prejudicial to the public interest, and that led to real conflicts between the statement in Section 3 and the statement in Section 23.

But let me go to the more general issue. I think Parliament has a responsibility, where possible and especially in areas of regulation, although not just in those areas, to specify in statute what should be attempted. However, I think there are real dangers when you realize that it is impossible to be too specific, in turning to a regulatory agency—or I would argue

[Translation]

le transporteur; et jamais les transporteurs régionaux ne pourront offrir des services d'affrètement internationaux. Donc, la CCT au fond peut prendre la décision qu'elle veut au sujet de la commodité et de la nécessité publiques; et si elle sait que cette décision sera renversée par le gouvernement, pourquoi prendra-t-elle la décision? Devrait-elle effectivement le faire?

Qui devrait assurer le leadership dans l'élaboration des politiques? Une cour d'archives? Est-ce la cour d'archives ou le ministère qui devrait jouer le rôle prépondérant dans l'élaboration des politiques? Comme homme politique, et bien sûr je prêche pour ma paroisse, j'estime c'est nous qui devrions les établir, mais ce n'est pas le cas.

Qu'en pensez-vous? Quelles sont vos réactions aux 17 différents énoncés que j'ai faits.

M. Schultz: Comme la Commission Lambert, j'ai déjà décrit à qui devrait revenir l'élaboration d'une politique et quels devraient être les rôles des différents intervenants. En premier lieu, la loi, dans la mesure du possible, devrait prévoir un énoncé de principes clair. Maintenant, vous avez repris mon commentaire au sujet de l'article 3 de la Loi nationale sur les transports et l'avez rattaché à l'article 23.

M. Deniger: Pour moi, il s'agit de la même chose.

M. Schultz: Eh bien, je ne suis pas d'accord, sauf tout le respect que je vous dois. À mon sens, l'article 23 en grande partie nullifie ce qu'on tente d'atteindre par l'article 3; en fait, on a donné dans la loi deux séries de directives sur les politiques à l'organisme. L'article 3 est assez clair et précis; toutefois, l'article 23 est ce genre de déclaration vague qui ressemble à une liste de choses à noter, plutôt qu'à une définition de l'importance à leur accorder.

M. Deniger: Alors, si vous permettez, n'est-ce pas là l'exemple typique de quelqu'un qui élabore une théorie et dit: «Voilà qui est parfait; on peut en faire un article», comme l'article 3 en est un exemple? Toutefois, lorsqu'il faut appliquer cet article afin de concrétiser l'intention, on se retrouve avec un article comme l'article 23 qui, bien qu'il soit très beau sur papier, n'a rien à voir avec la réalité.

M. Schultz: Je ne veux certainement pas critiquer les fonctionnaires des ministères, qui doivent rédiger des lois sur des bases purement théoriques. Si vous étudiez les débats parlementaires, vous remarquerez que c'est le Parlement qui a modifié l'article 23. Au début, cet article parlait de discrimination abusive, mais on l'a changé à pour parler de préjudices causés à l'intérêt public, ce qui a entraîné un conflit réel entre l'énoncé de l'article 3 et le libellé de l'article 23.

Passons à la question plus générale. Le Parlement a une responsabilité, surtout en matière de réglementation, et dans d'autres domaines aussi, celle de stipuler dans les lois les objectifs à atteindre. Toutefois, si l'on comprend qu'il est impossible d'être trop précis, il est très dangereux de demander à un organisme de réglementation, ou, à mon sens, à un

[Texte]

the same would apply to a department—of government and say, Here is a problem; deal with it. In fact that is what Section 23 did of the National Transportation Act, or even the statement in the Broadcasting Act: We have a general problem; deal with it. You do not provide specific guidance to it; you provided a general list of criteria without a rating of the different aspects of it.

So, having said that and if Parliament can try to be as specific as possible—and I realize that is much of a motherhood statement—then I think there are two places which can be changed: It can be changed subsequently by amendment, or it can be changed by issuing policy directives. I am a firm believer that it is the responsibility of politicians, whether they be Members of Parliament or members of cabinet, to make those political decisions. I also think, therefore, when you have an act and you cannot give the agency as much guidance in the act as you wish and interpretation is required, I think cabinet has to be empowered to issue policy guidance that will interpret that act.

Again, having said that though, I do not think, as I said in my opening statement, that it is solely the responsibility of cabinet to interpret the laws of the land. I think, one, the agency has much to contribute to that, because it is going to have to interpret any subsequent direction; and, two, I think Parliament has a role to play in it; three, I think the general public has a role to play.

The Lambert commission, the Economic Council and others, have recommended a course whereby, if you want to have a policy directive, maybe one step is to transmit the matter, say a preferred rail plan, to the CTC; have them hold public hearings; have them issue a report; and then have cabinet or the Minister of Transport make a statement of what he thinks would be the appropriate policy in the interpretation of the statute; have that then transmitted to the parliamentary committee to see to what extent this would constitute a significant change in the statute, if at all. So I hope it is not sounding far too academic or messy, but I think there is a role for Parliament, for the department, for cabinet, for the agency, and for the public.

Mr. Deniger: The only flaw which seems evident to me in that which, again, would be beautiful on paper, is that in reality what you have just said would take about five years.

Professor Schultz: With respect, can you point out in terms of the development of air transport policy, how much shorter has it taken when it has been thought solely to have been the responsibility of the department? Without trying to engage you in a debate, I would point out that there is a discussion paper that was released in 1977. I can give you examples in terms of the CTC's preferred rail plan; the CRTC's development of a pay television paper. So it need not. And I think the minister can stipulate time limits. It does not have to be open-ended. And I do not think that the use of the public process whereby all parties get to play a role need take any longer than it might within the department. Certainly, the

[Traduction]

ministère du gouvernement, de régler un problème. C'est d'ailleurs le sens de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, ou même de l'énoncé de la Loi sur la radiodiffusion: voici un problème général, occupez-vous en. Vous ne donnez aucune ligne directrice; vous avez simplement dressé une liste générale de critères, sans en définir la valeur relative.

Donc, cela dit, si le Parlement peut tâcher d'être aussi spécifique que possible—je sais que c'est un vœux pieux—il y a deux façons de modifier la loi: soit par amendement subséquent, soit par l'émission de directives sur la politique à suivre. Je crois fermement qu'il incombe aux hommes politiques, qu'ils soient députés ou membres du Cabinet, de prendre ces décisions. Je pense également que s'il est impossible dans une loi de donner toutes les directives voulues à l'organisme et qu'il faille donner une interprétation, il faut accorder au Cabinet le pouvoir d'émettre des lignes directrices à cet effet.

Toutefois, à cet égard, comme je le disais dans ma déclaration préliminaire, je ne crois pas qu'il revienne seulement au Cabinet d'interpréter les lois du pays. A mon sens, l'organisme de réglementation a beaucoup à offrir, car il devra interpréter toutes les directives subséquentes; deuxièmement, le Parlement a un rôle à jouer; et troisièmement, le public a aussi un rôle à jouer.

La Commission Lambert, le Conseil économique et d'autres ont recommandé dans la promulgation d'une directive, une filière à suivre, dont la première étape dans le cas, disons, d'un plan de services ferroviaires privilégiés, serait de transmettre la question à la CCT; cette dernière tiendrait des audiences publiques; elle publierait un rapport; ensuite, le Cabinet ou le ministre des Transports énoncerait la politique qui lui semblerait la plus appropriée selon l'interprétation de la loi; cette politique serait alors transmise au comité parlementaire qui déterminerait dans quelle mesure cette politique constitue un changement important à la loi, s'il en est. J'espère que cela ne semble pas trop didactique ou compliqué, mais ainsi, tous auraient un rôle à jouer, le Parlement, le ministère, le Cabinet, l'organisme et le public.

M. Deniger: La seule faille qui me saute aux yeux est que quoi que cela soit beau sur papier, il faudrait en fait cinq ans pour suivre toutes les étapes que vous proposez.

M. Schultz: Respectueusement, pouvez-vous m'indiquer de combien le délai d'élaboration d'une politique des transports aériens aurait été abrégé si seul le ministère avait dû s'en occuper? Je ne veux pas amorcer un débat, mais je vous rappellerai qu'un document d'étude a été publié en 1977. Je vous donne comme exemple le plan des services ferroviaires privilégiés de la CCT; la préparation d'un document sur la télévision payante, par le CRTC. Cela ne requiert certainement pas cinq ans. Et le ministre peut toujours établir un échéancier. On peut toujours établir des limites. Je ne crois pas non plus que le processus de participation publique, où tous les partis jouent un rôle, doive prendre plus longtemps que n'en

[Text]

development of this policy is no indication that it can take just as long, if not longer, within the departmental process.

• 1030

The Chairman: Final question, Mr. Deniger.

Mr. Deniger: My final question is a general one. In the policy paper we are dealing with today, where in your framework of process would it fit and what else should we do? Should we go out on the road and have people come and give us more advice? Should we have the minister put it in a bill form instead of a policy paper? Should we bring it to floor of the House? What do you see us doing with it?

Professor Schultz: I have not followed the proceedings of the committee completely. I have talked to some of the people involved and some of the other witnesses, and I understand you have been having general hearings on some of the substantive issues involved in this policy. I think that is a vital, crucial part of the process. In terms of this specific proposal, as I said, as an example of giving policy guidance to a regulatory agency, I think it is distinctly and decidedly faulty. It is far too specific; it does not allow discretion to the regulatory agency.

If it is the minister's and cabinet's position that in fact the CTC should have no discretion in this matter, then I am not sure how I would respond, other than by saying that I think what they are doing is amending the act without officially doing so, and I think that is inappropriate. When they talk about assigning roles, but without dealing specifically and explicitly with the question of competition regulation, it is like writing a play and having characters without telling them what the dialogue is going to be. The order is reversed.

Mr. Deniger: Would you tell them the end of the plot?

Professor Schultz: No, no. This is experimental theatre because what they say is that if you do not like the role we have assigned to you and you make decisions we do not like, then we will overturn you on appeal. So this policy proposal seems to suggest that they are going to get them coming and going, and I think that is inappropriate.

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger. Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I want to say two things at the outset and, through you, congratulate our staff for bringing Mr. Schultz here. It has been a most refreshing approach. I almost wish that we had had Mr. Schultz perhaps earlier.

The Chairman: I am almost thinking of asking him to stay for our in camera meeting.

Mr. Ellis: I mean that very sincerely, Mr. Schultz. It has been very, very refreshing and quite different to sit back and discuss in an almost theoretical way some of the things we have been trying to do but without dealing specifically with the policy before us.

[Translation]

prendrait un ministère. En fait, l'élaboration de cette politique n'indique aucunement qu'un ministère n'y mettrait pas autant de temps, sinon plus.

Le président: Dernière question, monsieur Deniger.

M. Deniger: Ma dernière question est d'ordre général. Comment cet énoncé de principes que nous examinons s'insère-t-il dans votre processus et que devrions-nous faire d'autre? Devrions-nous obtenir des réunions à travers le pays et inviter le public à participer? Devrions-nous demander au ministre à intégrer cela sous forme de projet de loi plutôt que de Livre blanc? Devrions-nous renvoyer la question à la Chambre? Que pensez-vous que nous devrions faire?

M. Schultz: Je n'ai pas suivi toutes les délibérations du Comité. J'ai parlé à certains participants et à certains des autres témoins et je crois savoir que vous avez traité de toutes les questions de fond que soulève cette politique. Cela me paraît un élément essentiel du processus. Ainsi que je l'ai dit, cette proposition présente un défaut très marqué dans la mesure où elle vise à imprimer une orientation à un organisme de réglementation. Elle est beaucoup trop précise pour cela, elle ne laisse pas suffisamment de latitude à l'organisme.

S'il est vraiment dans l'intention du ministre et du Cabinet de ne pas laisser cette latitude à la CCT, je ne sais pas comment je réagirai, sinon pour dire que cela reviendrait à modifier la loi par des voies détournées, ce qui ne serait pas correct. Lorsqu'on parle de délimiter des rôles mais sans aborder spécifiquement et explicitement la question de la réglementation de la concurrence, c'est comme si on écrivait une pièce de théâtre et désignait des acteurs sans leur prescrire de dialogue. C'est inverser l'ordre normal des choses.

M. Deniger: Est-ce que vous leur indiqueriez le dénouement?

M. Schultz: Non. C'est du théâtre expérimental, car on nous dit que si vous n'aimez pas le rôle qu'on vous a donné et si vous prenez des décisions que nous n'aimons pas, nous les inverserons en appel. Le Livre blanc semble donc suggérer des aller-retour et cela me paraît tout à fait inapproprié.

Le président: Je vous remercie, monsieur Deniger. La parole est à M. Ellis.

M. Ellis: Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais commencer par dire deux choses et féliciter, tout d'abord, notre personnel d'avoir invité M. Schultz ici. Son approche est extrêmement rafraîchissante et je regrette presque que M. Schultz n'ait pas comparu plus tôt.

Le président: J'ai presque envie de lui demander d'assister à notre séance à huis clos.

M. Ellis: Je dis cela en toute sincérité, monsieur Schultz. Votre approche est extrêmement rafraîchissante et il nous a été très utile de pouvoir prendre un peu de recul et de traiter sur un plan presque théorique de ce que nous essayons de faire ici, sans référence directe au Livre blanc.

[Texte]

Mr. Deniger made the comment about the politicians carrying the can for decisions made by various bodies. This is one I have been fighting for the past month now, with the National Harbours Board purchase of Japanese equipment rather than Canadian equipment. The Minister of Transport, who really took very little part in that, is going to have to carry the can for what was really a lousy decision, and just how Parliament controls these regulatory bodies becomes yet another major question.

I want to follow up on what Mr. Deniger just finished off with, and that is just how Parliament does control this. I gather you are saying that the policy we have before us ignores what the CTC has done in recent years to introduce more competition into the domestic airline industry. I think it is fair to say that the consensus, without having it written down, is that the policy is too stringent and that while we will likely not advocate full deregulation we will certainly be advocating fewer regulations than we have before us now. Do you see this committee as being the only way we can do that?

Professor Schultz: I certainly see that as an appropriate function of the committee because I think what you pointed out is that the CTC has made a policy determination, interpretation of what public convenience and necessity is in terms of how much regulation should control the development and provision of air services in Canada.

• 1035

You have interpreted, and I gather other witnesses before the committee have focused on that sort of issue, but this paper does not deal with that at all, except indirectly. It does not say how much competition there should be. Is the present policy too stringent? Is the CTC's interpretation too liberal? It says on page 15 that there will be a further paper on this. It seems to me that is the first paper that should come forward; that in terms of the 1980s' definition of public convenience and necessity it is the government's wish that the following rate be placed on this degree of competition in, say, these areas, and that we still believe that regulation is necessary to ensure that certain services are provided to certain communities at a certain level of quality and, therefore, we will use regulation as a means of controlling that aspect of the development of the industry.

But this paper, upon reading it, ignores or puts the substantive issues under the lines and tries to deal with them by talking about roles for carriers.

Mr. Ellis: Such as—

Professor Schultz: National versus regional.

Mr. Ellis: Such as not allowing the nationals to go north of 60, not allowing locals to fly jets, limiting areas to 800-mile steps, limiting the types of airports that aircraft can fly in. What you are saying is that the policy should have been made long before that and then this come afterwards.

[Traduction]

M. Deniger a fait valoir l'argument que les hommes politiques sont responsables des décisions prises par divers organismes. Une des batailles que je livre depuis un mois maintenant concerne l'achat d'équipement japonais au lieu d'équipement canadien auquel la Commission des ports nationaux a procédé. Le ministre des Transports, qui n'a pas eu grand chose à voir dans cette décision désastreuse, va devoir en porter le chapeau et toute la question du contrôle que le Parlement peut exercer sur ces organismes de réglementation va revenir sur le tapis.

J'aimerais poursuivre là où M. Deniger s'est arrêté, c'est-à-dire la question du contrôle du Parlement. Vous dites que le projet qui nous est soumis ne tient pas compte de ce que la CCT a accompli ces dernières années en vue d'introduire davantage de concurrence dans le secteur des transports aériens intérieurs. La tendance générale qui semble se dégager de nos travaux est que le projet est trop restrictif et que nous allons proposer un allègement de la réglementation, mais sans aller jusqu'à proposer une déréglementation complète. Pensez-vous que notre Comité soit le seul à pouvoir y parvenir?

M. Schultz: Cela me paraît certainement une des fonctions du Comité, car vous avez bien fait ressortir que le rôle de la CCT a été d'interpréter ce que signifie «la commodité et la nécessité publiques» pour décider du degré de réglementation qui doit régir le développement et la fourniture de services de transports aériens au Canada.

D'autres témoins l'ont également mentionné, mais ce projet ne traite pas du tout de la question, sinon indirectement. Il ne précise pas quel doit être le degré de concurrence, ne dit pas si la politique actuelle est trop restrictive ou si au contraire l'interprétation de la CCT est trop libérale. Le projet dit à la page 15 qu'un autre document en traitera. Il me semble que l'on devrait commencer par là et spécifier que, selon la définition donnée en 1980 de la commodité et de la nécessité publiques, le gouvernement souhaite que tel degré de concurrence soit prescrit dans tel et tel domaine, qu'une certaine réglementation reste nécessaire pour assurer un certain niveau de service dans telle ou telle localité et que la réglementation doit servir à contrôler cet aspect du développement du secteur.

Mais ce projet, si on le regarde de près, écarte les questions de fond et essaie de les régler en parlant du rôle des transporteurs.

M. Ellis: Tel que . . .

M. Schultz: Un rôle national, par opposition au rôle régional.

M. Ellis: En ne permettant pas aux transporteurs nationaux de desservir le Nord du 60ième parallèle, en ne permettant pas aux compagnies locales de posséder des avions à réaction, en limitant les trajets à 800 milles, en limitant le type d'aéroport où les avions peuvent atterrir. Ce que vous dites c'est que la politique aurait dû être formulée bien avant cela et que ceci ne vient qu'après.

[Text]

Professor Schultz: I am saying that they should make explicit what in fact I feel is an implicit policy on regulation and competition in this document. To a certain extent, it favours less of a liberalization than the CTC has encouraged. And I think, without getting into merits of regulation versus competition, if that is the government's decision, it should be explicit and say that in terms of public convenience and necessity, we believe that the CTC has gone too far. It does not have to put it as specifically as that, but say that we think that there has been too much competition introduced at this time and we wish no more competition; in fact, we would like to have a reversal in this area, and then proceed to say how, in fact, the CTC should do that. I would say that this definition of roles and responsibilities would be one mechanism for doing that.

Mr. Ellis: It brings you back to the bureaucratic rivalry that you touched on some time ago between the ministries and regulatory agencies.

Professor Schultz: Yes.

Mr. Ellis: Do you really think that can be resolved? I go to some of the writings of Senator Barry Goldwater and William Simon, who, as Republicans in the United States, have fought against the regulatory agencies for quite some time—and both of them, in their own way, have been extremely powerful men in a system that respects and deals with individual power to a greater degree than our parliamentary system does—and they have been completely ineffectual in cutting back on the regulatory agencies in the United States. Do you see any way—and again, I am not going to copy my colleague, Mr. Nowlan, about mouthing the supremacy of Parliament—in which that can be accomplished?

Professor Schultz: First of all, in terms of your opening comment, I should add and say that I am an unregenerate promoter of competition and, in fact, I think promoting competition between a bureaucracy and a regulatory agency can be healthy. It does not necessarily have to be negative.

I have suggested in the paper that I provided to the committee, one way in which I think there can be a decrease in regulation. I am not an antiregulation ideologue. I think regulation can and has, in fact in Canada, served some very basic valuable public services. I am opposed, though, to the use of regulation, as I tried to stress in my opening comments, which I think is a negative tool. It is a control tool. It is to stop people from doing things.

To using regulation as a planning tool, I think, for example, if you want to create certain things, you should use tax subsidies, incentives, DREE grants and what-have-you for that area, and then you should use regulation to specify behaviour that you think is unacceptable and then say that we will limit the role of the regulation to that. In fact I would argue, as I mentioned in this paper, that rather than having a strict specification of the responsibilities of the regulator, I would cut back what you are trying to do in regulation by way of regulation.

[Translation]

M. Schultz: Ce que je dis, c'est qu'il faudrait spécifier explicitement ce que je considère dans ce document comme une politique sur la réglementation et la concurrence implicites. Dans une certaine mesure, le projet se prononce en faveur d'une libéralisation moindre que celle que la CCT a pratiquée. Sans parler des mérites respectifs de la réglementation et de la concurrence, si telle est la décision du gouvernement, elle doit être rendue explicite et indiquer que la CCT est allée trop loin dans son interprétation de la notion de commodité et de nécessité publiques. Il n'est pas nécessaire que ce soit dit d'une façon aussi précise, mais le gouvernement devrait indiquer qu'il considère qu'il y a trop de concurrence; si on veut un tel renversement, il faut le dire et indiquer à la CCT comment faire pour y parvenir. Cette définition des rôles et des responsabilités serait un mécanisme permettant de le faire.

M. Ellis: Cela nous ramène à la rivalité bureaucratique dont vous nous avez parlé entre les ministères et les organismes de réglementation.

M. Schultz: Oui.

M. Ellis: Pensez-vous vraiment que l'on puisse l'éviter? Si je lis certains des écrits du sénateur Barry Goldwater et de William Simon aux États-Unis qui, en tant de républicains, se sont battus pendant longtemps contre les organismes de réglementation et qui étaient tous deux des hommes très puissants dans un système qui respecte le pouvoir individuel beaucoup plus que ne le fait notre système parlementaire, on voit qu'ils ont complètement échoué dans leur pays. Voyez-vous un moyen d'y parvenir, encore une fois, je ne veux pas singer mon collègue M. Nowlan quand il clame la suprématie du Parlement.

M. Schultz: Tout d'abord, pour répondre à la première partie de votre question, je dirai que je suis un défenseur invétéré de la concurrence et que c'est une bonne chose, en fait, que de pousser la concurrence entre une bureaucratie et un organisme de réglementation. Ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose.

J'ai indiqué dans le document que j'ai remis au Comité un moyen de réduire la réglementation. Je ne suis pas un partisan inconditionnel de la déréglementation. La réglementation a prouvé son utilité au Canada en assurant des services publics indispensables. Par contre, je m'oppose à l'utilisation de la réglementation comme un outil négatif. C'est un outil de contrôle, qui sert à empêcher les gens de faire des choses.

Pour utiliser la réglementation comme un outil de planification, par exemple, si l'on veut créer un certain nombre de choses, on peut recourir aux subventions fiscales, aux stimulants, aux subventions du MEER etc., puis utiliser la réglementation comme moyen spécifique d'éviter ce que l'on considère comme inacceptable et annoncer clairement que son rôle se limite à cela. À vrai dire, je dirais tout comme je l'ai dit dans ce document, plutôt que de définir strictement les responsabilités de l'agent de réglementation, je diminuerais, par voie

[Texte]

[Traduction]

de réglementation, le genre de règlement que vous entendez édicter.

• 1040

For example, the National Transportation Act, Section 30 particularly, is a good example of this. It says, okay, we are going to rely on market forces where possible to control behaviour, and where they are not in existence we will use the regulator to do it, but we will not use the regulator to develop the railway system in Canada. That was tried and found wanting. From 1903 to 1967, regulation could not develop a railway system. I think regulation can only control railways, or any regulated entity, from doing things the public have decided are unacceptable.

Mr. Ellis: The public through Parliament.

Professor Schultz: Yes. But you see, you do not ask a policeman on the street to go and say, hey, we want you to be a moral citizen. The policeman says, just a minute, there are laws against doing what you have just done, but we are not worried about your goodness.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I know my colleagues have some interesting questions and I think I have gone far enough. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Mr. Schultz, do you believe that we, as a committee, can rationally deal with domestic air carrier policy in isolation from continental flights and only dealing peripherally with local carriers, as this paper does?

Professor Schultz: Mr. Chairman, you are asking me to stretch my competence and qualifications in some respect. To the extent that I know something about the industry, which is not much, I do think that this not only is a problem in that it limits itself to rules rather than the big issue of regulation competition; in not dealing with charters, not dealing with the international areas, I think it is far too specific an approach as a policy directive or guidance for a regulatory agency.

That is again more in terms of how I am approaching it—not the substance of the issue but the process by which you are trying to develop the policy.

The Chairman: Thank you. Mr. Siddon.

Mr. Siddon: Thank you, Mr. Chairman.

Professor Schultz, I found your presentation—you may not have thought I was listening; I am trying to do three things at once—I found it very interesting and kind of unique, some-

La Loi nationale sur les transports, surtout l'article 30, nous fournit un bon exemple de ce que j'entends. On y dit, bon, parfait, nous allons nous fier aux forces du marché lorsque c'est possible pour contrôler le comportement, et là où ces forces n'existent pas, nous nous servons de l'agent de réglementation pour le faire, mais nous ne nous servons pas des pouvoirs de réglementation pour développer le système ferroviaire au Canada. Nous avons déjà essayé cette méthode et connu l'échec. De 1903 à 1967, nous n'avons pas réussi à développer le système ferroviaire grâce à la réglementation. Je crois que la réglementation peut seulement contrôler les sociétés ferroviaires, et qu'il en va de même pour toute entité soumise à des règlements, pour les empêcher de faire certaines choses que le public a déclaré être inacceptables.

M. Ellis: Le public, par l'intermédiaire du Parlement.

M. Schultz: Oui. Vous comprenez comme moi qu'on ne peut demander aux policiers d'apostropher un citoyen en lui disant qu'il a une morale un peu douteuse. Le policier dira tout simplement au citoyen que certaines lois lui interdisent de faire ce qu'il vient de faire, mais qu'il ne lui revient pas de juger de la moralité du geste fait.

M. Ellis: Monsieur le président, je sais que mes collègues ont d'intéressantes questions à poser et je leur cède donc la parole. Merci.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Monsieur Schultz, croyez-vous que notre Comité ici présent peut traiter de façon rationnelle de la question de la politique des transports aériens intérieurs sans tenir compte de la question de toute la circulation aérienne sur notre continent, tout en n'abordant qu'accessoirement la question des transporteurs locaux, comme on le fait dans le présent document?

M. Schultz: Monsieur le président, vous me demandez de me trouver des compétences que je n'ai pas nécessairement. Pour ce que je connais de l'industrie, et je n'en connais pas énormément, je crois que c'est un problème seulement parce qu'on s'en tient à la réglementation plutôt que de traiter de la question principale de la réglementation de la concurrence; on ne traite ni des vols nolisés, ni des vols internationaux, et je crois qu'il s'agit d'une démarche beaucoup trop précise et qui ne peut donc pas servir de directive, de politique ou de ligne directrice pour un organisme de réglementation.

Encore une fois, je ne discute pas du tout du fond du problème; ce n'est pas le fond de la question qui m'intéresse, mais plutôt du processus par lequel vous semblez vouloir élaborer la politique.

Le président: Merci. Monsieur Siddon.

M. Siddon: Merci, monsieur le président.

Monsieur Schultz, même si vous aviez l'impression que je n'écoutais pas, j'essayais de faire trois choses à la fois et j'ai trouvé votre exposé très intéressant, unique en son genre,

[Text]

what different from most of the presentations we have been hearing. Most of the presentations have been focusing on a response to the white paper as we have received it; whether or not the technocratic limitations that are being imposed or contemplated are good or bad for this or that airline, or good or bad for the degree of competition.

I believe what you have come in to tell us this morning, is something which, I do not think, we have heard before; that perhaps we have put the cart before the horse here. Perhaps the people who produced this white paper have taken the easy street approach to wrestling with a very important problem and, as a consequence we are consuming, as members of this committee, hours and hours and hours of our parliamentary time trying to struggle with the problems that they have created for us, when in fact, they have not addressed the real heart of the issue which is, what is the role of the CTC; how has it evolved over the years; and how has it changed from what you described it to be in the early days: a sort of watchdog to ensure that the public interest was not contradicted; that certain transportation organizations did not take actions or provide substandard services which might be detrimental to the public interest. I think what you have told us is that we have come a long way from that to the point where the CTC and the regulatory agencies have taken on a quasi-political function. They are evolving into a group of do-gooders, designing and structuring and planning all of our air transportation policy, in isolation from Parliament certainly, and to some extent in isolation of the function of the executive, and then the executive is unable to do anything but rubber-stamp the recommendations that ultimately come forward.

I think what you have suggested is that this white paper really has its emphasis in the wrong places. It is designed by perhaps a lot of engineers who are comfortable with the status quo. They have evolved a system of imposing limits and are continuing to expand those limits and restrictions without regard for the real definition of public interest, public convenience and necessity. I think what you are telling us is that we should perhaps go back to Transport Canada and ask them to produce a more thorough treatise on the whole question of competition policy, and that they should have presented us with information on the deregulation experiment in the United States. There should have been a lot of background presented within the policy framework on that rather than having us seek out witnesses from around the world to bring their expertise here. We should have had that type of study done by Transport Canada and a less biased approach in terms of the ultimate options that they present to us. Instead of producing one hard set of options for us to decide upon, they should have considered within the framework of competition and public convenience and necessity and the evolution of the CTC whether, indeed, some new directions might be contemplated.

[Translation]

plutôt différent de ceux qu'on a entendus jusqu'ici. La plupart des exposés se sont attachés à répondre au Livre blanc que nous avons reçu; est-ce que, oui ou non, les limites technocratiques qu'on impose ou qu'on veut imposer sont bonnes ou mauvaises pour cette compagnie aérienne ou celle-là, bonnes ou mauvaises pour ce qui est du degré de concurrence?

Je crois que vous nous avez entretenu de l'aspect de la question dont nous n'avons pas encore entendu parler jusqu'ici; vous nous dites que nous avons peut-être mis la charrue devant les boeufs. Peut-être que les gens qui ont rédigé ce Livre blanc ont pris la solution la plus facile face à ce problème très important et, conséquemment, les membres du Comité passent des heures, et de longues heures, de leur temps parlementaire à essayer de s'attaquer à ce problème qu'on nous propose tandis qu'en vérité, le coeur même du problème n'a pas été abordé, et il s'agit du rôle de la CCT; comment il a changé au fil des ans; quels changements ont été apportés à ce rôle par rapport à ce qu'il était au tout début, comme vous nous l'avez dit: une sorte de chien de garde qui devait s'assurer qu'aucun préjudice n'était causé à l'intérêt public; que certains organismes de transport ne prenaient pas de mesures ou ne fournissaient pas de services de qualité inférieure qui auraient pu être préjudiciables à l'intérêt public. Vous venez de nous dire que nous avons parcouru un long chemin depuis lors et que la CCT et les organismes de réglementation ont maintenant des fonctions quasi politiques. Qu'ils sont devenus des organismes bien pensants, responsables de la conception, de la structuration et de la planification de toutes nos politiques de transport aérien, qu'ils le font sans consulter le Parlement et, dans une certaine mesure, sans consulter l'exécutif et que l'exécutif, ensuite, n'a plus d'autre choix que d'entériner les recommandations que ces organismes font.

D'après vous, si je vous ai bien compris, ce Livre blanc met l'accent aux mauvaises places. Il a probablement été composé par un tas d'ingénieurs qui aiment bien le statu quo. Ils ont élaboré tout un système en vertu duquel ils imposent des limites et continuent d'augmenter les restrictions sans se préoccuper de la définition véritable de l'intérêt public, de la commodité publique ou des besoins du public. Je crois que vous nous dites tout simplement de retourner à Transport Canada pour demander au ministère de nous donner un traité plus complet sur toute la question de la politique concurrentielle, car on aurait dû nous présenter des renseignements sur les expériences vécues aux États-Unis en matière de déréglementation. Plutôt que d'avoir à aller chercher des témoins experts à travers le monde, il aurait été préférable qu'on nous présente des documents de front à l'intérieur du cadre de la politique pertinente. Nous aurions dû faire faire ce genre d'étude par Transport Canada et obtenir une démarche moins tendancieuse pour ce qui est des choix que nous devons faire. Au lieu de nous présenter un seul jeu d'options rigides, on aurait dû étudier toute cette question dans le contexte de la concurrence et de la nécessité et de la commodité publiques, sans oublier la CCT pour savoir si on n'aurait peut-être pas pu prendre de nouvelles orientations.

[Texte]

[Traduction]

• 1045

Am I on the right track? Is that what you have been saying to us this morning?

Professor Schultz: Certainly I would agree with most of the last part of your statement. I would want to clarify, though, that I hope I am not suggesting, or giving the impression, that I think the CTC has gone out acting as a do-gooder and is doing these things at the expense of the executive or of Parliament. I think the fact is that if you go back to 1967, Parliament created this agency, and it was also true of the CRTC. Then we tried to take an agency or an institution like a regulatory agency which had a traditional limited role and transferred major functions as policy maker and as planner in important sectors of society. And so the CTC or the CRTC is only fulfilling the responsibilities and performing those roles that Parliament has assigned to it. I do not think it is a question of them just being do-gooders or trying to usurp the role of the executive or the role of Parliament. Parliament and the executive gave them that role.

I agree with you in terms of the need for a larger statement from the Department of Transport on the appropriate mix of regulation and competition; their definition of what public convenience and necessity should be for the 1980s, and then from that working down to assignment of roles.

I also think, and this was something that was attempted in the late seventies, I think it was 1977, there might be need at this time to start talking about how the relationships between regulatory agencies such as the CTC and the department and the government and Parliament should be re-assessed.

Mr. Siddon: Do you see, Professor Schultz, the need for some facing up to the question of the relative merits or demerits of a Crown corporation, or Crown corporations having a degree of monopoly in the industry? Do you see that as a political question or something that we ought also to be reviewing with some expert input from the Ministry of Transport in the background to this white paper?

Professor Schultz: I would certainly see that as being appropriate. The Crown corporation, and I assume you are referring to Air Canada—

Mr. Siddon: Air Canada principally.

Professor Schultz: It was created at another time when they said, as with the CBC, you wanted a monopoly to ensure that a certain level of service was provided, and one way to have this service provided was to have a Crown corporation be granted the monopoly.

Now, as circumstances change, and I am not going to get into the merits of that on either side, it certainly seems to be appropriate to re-assess, as we have done, in fact, starting in 1958 and working right up to, I think it was, 1977 when we decided monopoly provision of service was no longer necessary

Est-ce que je me trompe? C'est bien ce que vous nous avez dit ce matin?

M. Schultz: Je suis certainement d'accord avec l'ensemble de la dernière partie de votre déclaration. J'aimerais cependant préciser que j'espère ne pas avoir donné l'impression qu'il me semblait que la CCT avait décidé de faire cavalier seul, au détriment ou aux dépens de l'exécutif ou du Parlement. Si vous retournez jusqu'en 1967, le Parlement a créé cet organisme et il en va de même pour le CRTC. Ensuite, nous avons essayé de prendre un organisme ou une institution comme cet organisme de réglementation qui avait un rôle traditionnellement limité pour lui remettre certaines responsabilités en matière de politique et de planification pour certains secteurs importants de la société. Ainsi, la CCT ou le CRTC ne font que prendre en main leurs responsabilités en jouant ces rôles que le Parlement leur a donnés. Je ne crois pas que ce soit tout simplement que ces organismes sont remplis de piliers de bonnes oeuvres ou qu'ils agissent aux dépens de l'exécutif ou du Parlement. Le Parlement et l'exécutif leur ont donné ce rôle.

Je suis d'accord avec vous pour dire que le ministère des Transports aurait dû pondre un énoncé beaucoup plus large sur le rôle approprié de la réglementation et de la concurrence; on aurait dû définir ce qu'on entend par la nécessité et la commodité publiques pour les années 80, puis définir les rôles à partir de cela.

Je crois aussi, et on a essayé cela vers la fin des années 70, je crois que c'était en 1977, enfin, il faudrait peut-être se demander quelles relations devraient exister entre les organismes de réglementation comme la CCT, le ministère et le gouvernement sans parler du Parlement et avoir réévalué tout cela.

M. Siddon: Monsieur Schultz, croyez-vous qu'il faille répondre à la question concernant l'opportunité relative d'une société de la Couronne en ce domaine ou la possibilité pour les sociétés de la Couronne d'avoir un certain monopole dans cette industrie? Croyez-vous qu'il s'agisse là d'une question politique ou d'une question qu'il nous faudrait aussi étudier avec l'aide des experts du ministère des Transports pour mieux comprendre le fond de ce Livre blanc?

M. Schultz: Ce serait certainement pertinent. La société de la Couronne, et je crois bien que vous parlez d'Air Canada...

M. Siddon: Surtout d'Air Canada.

M. Schultz: Cet organisme a été créé à une autre époque où, tout comme pour Radio-Canada, vous vouliez un monopole pour assurer un certain niveau de services, et une des façons de le faire était de créer une société de la Couronne.

Maintenant, les circonstances ont changé, je ne débattrai pas de l'opportunité d'une solution par rapport à l'autre, mais il me semble bon de réévaluer, comme nous l'avons fait, en vérité, à partir de 1958 pour en arriver, il me semble que c'est en 1977 que nous avons décidé qu'il n'était plus nécessaire

[Text]

to ensure the type of social delivery of air services the public needed.

Mr. Siddon: Professor Schultz, do you think that perhaps there has been a lot of beating around the bush as to the extent to which the CTC exercises its powers in preference to the national policy; that is, the Crown corporation dominance? In other words, do you think that perhaps this document should have openly discussed the question whether the CTC in interpreting public convenience and necessity should show some bias toward the Crown corporation, which although it may not have been written down as policy in the past was certainly a governing criteria in allowing Air Canada to maintain 75 per cent of the transcontinental services over many years? That has been relaxed somewhat, but should we not be facing up to that question publicly whether public convenience and necessity is merely an objective thing in terms of whether people are going to get moved from A to B efficiently, or whether there should be an element of bias in there to favour whatever the purposes for which Air Canada exists, to favour the advancement of Air Canada's role, for example?

• 1050

Professor Schultz: I think the government itself has in fact faced that issue, starting in 1943 in the first policy statement when the Board of Transport Commissioners gave CP a route licence which the government did not think was appropriate because it violated standing government policy. Then in 1958 they decided to re-interpret that policy, and later on, in the sixties, it again re-interpreted the policy. Then subsequently, I think it was in 1977 or 1979, it removed all those limits. In that respect, in terms of the relationship between the two transcontinental carriers, I think the CTC has been following government policy; it certainly has not been impeding it.

Mr. Siddon: It has not necessarily been in the optimum interest of public convenience and necessity. If we extracted a definition which had to do with efficiency of service and convenience . . . It would not matter what colour the airplane was in which people travelled if the service was what counted in terms of public convenience and necessity.

Professor Schultz: I am sorry, I am just not qualified to answer that sort of question. It certainly is the type of question which I think is prior to the assignment of roles. What does public convenience and necessity entail in the 1980s in terms of how much competition do we want to ensure convenience and how much to ensure necessity?

Mr. Siddon: Mr. Chairman, if I might be permitted a final clarification. In harkening back to your early remarks, Professor Schultz, would you say that what we have seen is an evolution from the common-law approach to regulating the

[Translation]

d'encourager le monopole des services . . . afin d'assurer, socialement parlant, les services aériens dont le public avait besoin.

M. Siddon: Monsieur Schultz, croyez-vous qu'on a peut-être trop longtemps tourné autour du pot pour ce qui est de la façon dont la CCT exerce ses pouvoirs par rapport à la politique nationale, c'est-à-dire cette domination de la société de la Couronne? En d'autres termes, croyez-vous qu'on aurait dû, dans ce document, discuter ouvertement de la question, à savoir si la CCT, en donnant son interprétation de ce que constituent la nécessité et la commodité publiques, devrait faire preuve d'un certain penchant vis-à-vis de la société de la Couronne; ce n'était peut-être pas une politique écrite, comme telle, par le passé, mais c'était certainement un critère déterminant lorsqu'il s'est agi de permettre à Air Canada de s'accaparer 75 p. 100 des services transcontinentaux pendant de nombreuses années? Il y a eu un certain assouplissement à ce niveau, mais ne devrions-nous pas nous demander publiquement si la nécessité et la commodité publiques ne sont que des objectifs, à savoir si les gens vont pouvoir voyager du point A au point B de façon efficace ou si on ne devrait peut-être pas introduire un élément de favoritisme pour, quelles que soient les raisons de l'existence d'Air Canada, favoriser la promotion du rôle d'Air Canada, par exemple?

M. Schultz: Je crois que le gouvernement lui-même a fait face à cette question dès 1943 lorsque la première déclaration de principe de la Commission des commissaires du transport a donné à CP un permis pour un trajet que le gouvernement a jugé irrecevable parce que cela allait à l'encontre de la politique gouvernementale établie. Puis, en 1958, il a été décidé de réinterpréter cette politique et plus tard, dans les années 60, la politique a été de nouveau interprétée de façon différente puis ensuite, je crois que c'était en 1977 ou 1979, toutes les limites ont été enlevées. A cet égard, pour ce qui est de la relation existant entre les deux transporteurs transcontinentaux, je crois que la CCT suit la politique établie par le gouvernement; elle n'a certainement rien fait pour la contrecarrer.

M. Siddon: Tout cela ne va pas nécessairement dans le sens de l'intérêt optimal de la commodité et de la nécessité publiques. S'il fallait trouver une définition concernant l'efficacité du service et la commodité . . . peu importerait la couleur de l'avion dans lequel les gens voyagent si le service est ce qui compte pour ce qui est de la commodité du public et de la nécessité.

M. Schultz: Désolé, mais je ne me sens pas compétent pour répondre à cette sorte de question. Il est sûr que le genre de question auquel il faudrait d'abord répondre, d'après moi, c'est la distribution des rôles. Que signifie la commodité du public et la nécessité pour les années 80 si l'on tient compte de la concurrence qu'il faut assurer pour garantir la commodité et la nécessité?

M. Siddon: Monsieur le président, un dernier éclaircissement. Pour retourner à vos premières remarques, monsieur Schultz, diriez-vous que nous vivons une évolution et que nous passons de la démarche genre *common-law* pour réglementer

[Texte]

industry to the civil-law approach? In other words, under the common-law approach carriers would be free to do anything they wished except those things which were, as parallel to the laws of Canada, where they would be essentially taking actions detrimental to the public interest. But what we are now faced with is something more akin to the civil approach which says that these are the only things you shall be permitted to provide as a licensed carrier within one of the particular levels of the three-level system and within a particular region as designated. Would you say that has been a trend or that is one way of describing what has happened to the role of the CTC?

Professor Schultz: I must say that is a novel interpretation.

Mr. Siddon: Common law says that you can do anything in the world except those things which the government prevents you from doing under law. Civil law says that you can do only the things which essentially the government allows you to do.

Professor Schultz: I would have to take that and work with it a bit more. I am not sure I completely understand it.

Mr. Siddon: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Siddon.

Mr. Schultz, you spoke about the decisions of the CTC being subject to appeal. From what you said, I assume you did not think that should be. Am I interpreting you correctly?

Professor Schultz: In my early guise and in terms of the things I recommended, that would be a correct interpretation. But as I become less engaged in some self-flagellation, less academic, I think there is a role for appeals but I certainly think that the present appeals procedure and powers of the cabinet and the Minister of Transport should be changed dramatically.

Open-ended appeals that allow the cabinet to change a decision and substitute its own policy, to change a negative decision and make a positive decision, as it can do under Section 64 of the National Transportation Act, I believe are inappropriate.

After a lengthy public hearing, with witnesses cross-examined and a decision issued, I think the procedure for appeals, for example, under the National Energy Board or under the Broadcasting Act—it is not so much appeals under the National Energy Board Act—is more appropriate where the government can only veto the decision. As a matter of principle, I do not believe the government should be able to substitute its decision on a specific application. It should send it back for reconsideration. If the regulatory agency stuck by that decision then it could veto it, and if it was that important I believe the government should then act by way of legislation.

[Traduction]

l'industrie pour adopter de plus en plus la démarche du genre «code civil»? En d'autres termes, d'après la démarche *common-law* les transporteurs auraient le droit de faire tout ce qu'ils voudraient sauf ce qui pourrait nuire à l'intérêt du public, comme il en va pour les lois du Canada. Mais nous faisons plutôt face au genre «code civil» à l'heure actuelle puisqu'on dit: voici les choses qu'on vous permettra de faire en votre qualité de transporteur accrédité à l'un des niveaux précis du système à trois niveaux et à l'intérieur d'une région désignée. Diriez-vous que c'est une tendance ou que c'est une façon de décrire ce qui est arrivé à la CCT par rapport au rôle qu'elle a à jouer?

M. Schultz: Je dois dire que c'est une interprétation toute neuve.

M. Siddon: La *common-law* vous permet de faire n'importe quoi sauf ces choses que le gouvernement vous empêche de faire de par ses lois. Le «code civil» vous permet de ne faire que ces choses, essentiellement, que le gouvernement vous permet de faire.

M. Schultz: Il me faudrait étudier cette question davantage. Je ne suis pas sûr de comprendre tout à fait.

M. Siddon: Merci.

Le président: Merci, monsieur Siddon.

Monsieur Schultz, vous dites que les décisions de la CCT peuvent faire l'objet d'appels. D'après ce que vous avez dit, vous ne voudriez pas qu'il en soit ainsi. Est-ce que j'ai bien compris vos propos?

M. Schultz: Plutôt, et en voyant ce que j'ai recommandé, ce serait une bonne interprétation de la chose. Cependant, étant moins masochiste et prenant un ton moins doctoral, je crois que les appels ont un rôle à jouer, mais je crois certainement que l'actuelle procédure d'appel ainsi que les pouvoirs du Cabinet et du ministre des Transports devraient subir des modifications radicales.

Il me semble inapproprié d'ouvrir la voie au genre d'appels indéfinis qui permettent au Cabinet de changer une décision et de substituer sa propre politique à l'autre, de changer une décision négative pour en faire une décision positive comme cela peut se faire en vertu de l'article 64 de la Loi nationale sur le transport.

Après des audiences publiques très longues, après que les témoins ont été interrogés et contre-interrogés et qu'une décision a été prise, je crois que la procédure d'appel, par exemple, dans le cas de l'Office national de l'énergie ou de la Loi sur la radiodiffusion, puisqu'il ne s'agit pas tellement d'appels en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie, ce genre de procédure, dis-je, est plus approprié quand le gouvernement ne peut qu'opposer son veto à la décision prise. Question de principe, je ne crois pas que le gouvernement devrait pouvoir substituer sa propre décision à celle qui a déjà été prise lorsqu'il s'agit d'une demande précise. Le tout devrait être renvoyé pour nouvelle étude. Si l'agent de réglementation frappé par cette décision pouvait ensuite y opposer son veto, et si la question était vraiment de toute première importance, je

[Text]

The Chairman: So what you are saying is that if the regulatory agency sticks to the tenets of the pronounced policy, the appeal situation should be much more difficult.

• 1055

Professor Schultz: Yes, I will clarify this. If in fact the government is empowered to issue publicly guidance, not on a specific application, but general policy advice to a regulatory agency, if it has that subordinate power under the statute and the agency should take that into consideration making its decisions on individual applications, I believe as the Lambert commission has recommended, that the appeal provision as it currently exists need not or should not exist.

The Chairman: What action would you propose then if a regulatory agency were to make decisions that were in violation of the policy? That may be hypothetical but it certainly is possible, if not probable.

Professor Schultz: I believe then the cabinet has the appropriate legislative powers to change that by way of a legislative action.

The Chairman: Do you believe we should, as a committee, attempt to redefine the term "public necessity and convenience" or should it be defined at all?

Professor Schultz: I believe, first of all, it should be defined, recognizing that the definition may be limited to a certain period of time and that it may have to be revised subsequently. I think statements of policy guidance like public convenience and necessity are not very useful statutory guides to regulators.

The Chairman: The question is: Who defines what is public necessity and convenience?

Professor Schultz: I think I would not presume. I am not that certain of your terms of reference of the committee but—

The Chairman: Our terms of reference are the policy document.

Professor Schultz: I would certainly say that it would be within the terms of reference of the committee then to ask the Department of Transport to develop an alternative definition to public convenience and necessity to that which has been developed by the CTC, and then to debate whether that is appropriate for the 1980s.

The Chairman: Thank you. That is all the questioners I have. Professor Schultz, you have given us a different perspective this morning, one that I think is very valuable to the committee in the task we have before us. Your presentation will be immensely helpful to us and we thank you for coming, sir.

[Translation]

crois que le gouvernement devrait alors agir par voie de législation.

Le président: Autrement dit, si l'agent de réglementation s'en tient à la politique énoncée, toute cette question d'appel serait beaucoup plus difficile.

M. Schultz: Oui, je vais jeter de la lumière sur cette question. S'il est vrai que le gouvernement a le pouvoir d'émettre publiquement, des recommandations générales et non particulières, concernant les politiques, à une agence de réglementation; si le gouvernement a ce pouvoir subordonné en vertu de la Loi et que l'agent doit en tenir compte en prenant ses décisions relative à toute demande individuelle, je crois que la Commission Lambert a eu raison de dire que la disposition concernant les appels telle qu'elle existe à l'heure actuelle n'a point besoin d'exister, ne devrait pas exister.

Le président: Que voudriez-vous qu'on fasse alors si une agence de réglementation devrait prendre des décisions enfreignant la politique établie? C'est peut-être une question hypothétique, mais c'est certainement possible, sinon probable.

M. Schultz: Je crois que le Cabinet a alors tous les pouvoirs législatifs qu'il lui faut pour changer cette décision par voie législative.

Le président: Croyez-vous que le Comité devrait essayer de redéfinir ce qu'on entend par «nécessité et commodités du public» ou devrait-on même s'attaquer à définir cette expression?

M. Schultz: Tout d'abord, je crois qu'on devrait définir ce concept, tout en sachant que la définition peut se limiter à une certaine période et qu'il faudra peut-être la revoir plus tard. Je crois que toute déclaration de principe concernant des idées comme la commodité du public et la nécessité ne sont pas très utiles lorsqu'il s'agit de guider les agents de réglementation.

Le président: Voici donc ma question: qui définit ce qui constitue la nécessité et la commodité du public?

M. Schultz: Je ne voudrais présumer de rien. Je ne sais pas exactement quel est le mandat de votre comité...

Le président: Notre mandat se trouve dans le document sur les politiques.

M. Schultz: Il me semble alors que le comité devrait avoir le mandat de demander au ministère des Transports de trouver une définition autre, pour ce qui est de cette expression, que celle qui a été établie par la CCT pour ensuite se demander si c'est approprié pour les années 1980.

Le président: Merci. Il ne me reste plus de noms sur la liste d'intervenants. Monsieur Schultz, vous nous avez fait voir les choses de façon différente ce matin, et je crois que cela est très utile pour le comité, et que cela nous aidera à abattre la tâche que nous avons devant nous. Votre intervention nous aura été très utile, et nous vous remercions d'être venu.

[Texte]

Professor Schultz: Thank you very much, Mr. Chairman, for inviting me.

The Chairman: Now, before we proceed to our next session, I am going to take a few minutes break. The committee will reconvene at 11.05 a.m. in camera, with our staff only. I might advise members now that I have suggested that we have our proceedings recorded—our in camera meeting; that two transcripts of the proceedings be made, because we are having this meeting basically to give guidance to our staff. One of the transcripts will go to the staff, the other one will remain in the care of the Clerk for any member who might wish to peruse it. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Also, when we reconvene, I want about five minutes in camera with the committee itself without anybody else present, to discuss a matter concerning a decision that the committee has to make.

Okay, the meeting is recessed to about 11.05 a.m.

AFTERNOON SITTING

• 1540

The Chairman: Order, please.

Mr. Skelly: Mr. Chairman, on a point of order: The thing that we discussed this morning on the presentation by the CLC.

The Chairman: Yes?

Mr. Skelly: I am not sure how we would do that, but the CLC did have a lot of problems, from the point of notification to preparation of the original brief. The suggestion is that they could have their members present on Tuesday from a variety of the labour groups involved in the aviation industry if the committee would consider entertaining a presentation from them, say Tuesday afternoon or evening, if there is time available. If the committee could accept a motion such as that, they would be prepared to contact those individuals from across the country and bring them in.

• 1545

The Chairman: Well, let us make a decision a little later in the meeting on that, if you do not mind, when we have enough members here to make a decision—if we do.

Mr. Skelly: The second point, Mr. Chairman, is that it would be helpful because that means they could start on—

The Chairman: Yes, as soon as I see a quorum, I will put the question.

Mr. Deniger: Do we need a quorum for that?

The Chairman: Yes, because there is a committee decision that no briefs will be entertained after February 28, and that

[Traduction]

M. Schultz: Merci beaucoup, monsieur le président, de m'avoir invité.

Le président: Avant de continuer la séance, je vais proposer une pause de quelques minutes. Le comité siègera donc à 11h05 à huis clos et seul notre personnel sera présent. J'aimerais dire aux membres du comité que j'ai proposé de faire enregistrer nos délibérations lors de cette séance à huis clos; deux transcriptions des délibérations seront mises à notre disposition, car nous nous rencontrerons surtout pour dire à notre personnel ce que nous attendons d'eux. Un des comptes rendus sera remis au personnel, l'autre sera remis au greffier au cas où l'un des députés ou membres du comité voudrait le consulter. C'est d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Aussi, quand nous reviendrons, j'aimerais avoir environ cinq minutes à huis clos en présence des membres du comité seulement sans personne d'autre, pour discuter d'un sujet concernant une décision que doit prendre le comité.

Bon, la séance est levée jusqu'à 11h05 environ.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Skelly: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur ce dont nous avons discuté ce matin au sujet de la comparution du Congrès du travail.

Le président: Oui?

M. Skelly: Je ne sais exactement comment nous devrions procéder mais le laps de temps entre l'avis de convocation et la préparation du mémoire original a posé beaucoup de problèmes au CCT. Le Congrès aimerait pouvoir faire venir les représentants de différents groupes de l'industrie aéronautique mardi, si le Comité est d'accord et si le temps le permet, disons mardi après-midi ou mardi soir. Si le Comité était prêt à accepter une motion dans ce sens, le Congrès contacterait les intéressés et les ferait venir.

Le président: Si cela ne vous dérange pas nous prendrons une décision un peu plus tard lorsque nous serons en nombre suffisant, si nous y arrivons.

M. Skelly: Monsieur le président, cela les aiderait beaucoup car ils pourraient immédiatement entreprendre les démarches nécessaires.

Le président: Oui, dès que je verrai un quorum, je proposerai cette motion.

M. Deniger: Est-ce que nous avons besoin d'un quorum pour cela?

Le président: Oui, car le comité a décidé de ne plus recevoir de mémoires après le 28 février et ce serait après le 28 février.

[Text]

would be after February 28. I cannot on my own, nor can a few members of the committee, overturn a committee decision. Only the committee can do that.

Mr. Skelly: How many more individuals do we need?

The Chairman: Also, about appearing . . . The committee has agreed on the witnesses we would have appear before us. Again, I cannot change that. On the brief, I am sure we would have no difficulty, but on the appearance, I would like to consult the committee. It is my understanding we would have to have a quorum to make that decision.

Mr. Deniger: Just to be helpful to Mr. Skelly, I have no objections to the CLC appearing, but if we need a quorum I am going to call the Whips right away, because we can have people in and then they can leave right after we have the vote. As the afternoon wears on, it will be tougher and tougher to get people to come.

Mr. Skelly: Exactly. I just wonder, according to the rules, if there was no opposition, whether or not the chairman has to actually see a quorum present in order to do that.

Mr. Nowlan: When are you planning—?

The Chairman: Mr. Skelly just raised a point of order. Do you want to repeat it, Ray?

Mr. Nowlan: No, no, no. I understand, I think it is to have the CLC, but what time is one suggesting?

The Chairman: Tuesday.

Mr. Nowlan: At what time?

The Chairman: At 8.00 p.m.

Mr. Skelly: Pardon me?

The Chairman: At 8.00 p.m.

Mr. Skelly: That would be the best to make sure all the people were in, but they could do it at 3.30 p.m. also, if that was available.

The Chairman: I just wonder if it is necessary for them to bring all their people from across Canada, or if one or two spokespersons could not . . .

Mr. Nowlan: We certainly are going to see them and I guess there were several attempts made to get them in the schedule. So, if we can be reasonable and try to fit them in—have you seen the brief? I hope the brief is not on labour problems, because if that is the case, I will not be as amenable in trying to get them in. If it is on domestic air policy—

Mr. Skelly: Basically, the brief deals with things that we have talked about: deregulation, competition, structure of the industry.

Mr. Deniger: That is what they are going to tell us. I think if you do not see a quorum and if we all agree, then there is no problem.

The Chairman: Well, okay.

[Translation]

Je ne peux renverser la décision du comité pas plus qu'un petit nombre de députés ne le peut. Seul le comité dans son ensemble peut le faire.

M. Skelly: Combien de députés supplémentaires nous faut-il?

Le président: Egalement, pour ce qui est d'une comparaison . . . Le comité a arrêté la liste des témoins que nous entendrions. Je ne peux pas non plus revenir sur cette décision. Pour ce qui est du mémoire, je suis certain que cela ne poserait pas de difficultés, mais pour ce qui est de cette comparaison, j'aimerais consulter les membres du comité. Sauf erreur de ma part, pour prendre une telle décision il nous faut le quorum.

M. Deniger: Je n'ai pas d'objection à ce que le CCT compare, mais si nous avons besoin d'un quorum je vais appeler les whips immédiatement car nous pouvons faire venir les députés qui pourront repartir immédiatement après le vote. Au fur et à mesure que nous avançons dans l'après-midi, il sera de plus en plus difficile de faire venir des gens.

M. Skelly: Exactement. Le règlement, s'il n'y a pas opposition, exige-t-il la présence physique d'un quorum?

M. Nowlan: Quand avez-vous l'intention . . . ?

Le président: M. Skelly vient de poser une question de règlement. Voudriez-vous répéter ce que vous avez dit, Ray?

M. Nowlan: Non. Je comprends, vous voulez faire venir le CCT, mais quand?

Le président: Mardi.

M. Nowlan: A quelle heure?

Le président: A 20h00.

M. Skelly: Pardon?

Le président: A 20h00.

M. Skelly: Ce serait la meilleure heure pour être certain que tous puissent venir, mais cela pourrait également se faire à 15h30.

Le président: Je me demande s'il est vraiment nécessaire qu'il fasse venir tous ses gens, alors qu'un ou deux porte-paroles pourraient peut-être . . .

M. Nowlan: Il est évident que nous les entendrons et je crois que plusieurs tentatives ont été faites pour les glisser dans notre calendrier. Nous devrions donc nous mettre d'accord et essayer de les faire venir . . . Avez-vous vu leur mémoire? J'espère qu'il ne porte pas sur les conditions de travail car dans ce cas, je ne serais plus aussi d'accord. S'il porte sur la politique concernant le transport aérien intérieur . . .

M. Skelly: Essentiellement, ce mémoire porte sur des choses dont nous avons déjà parlé: la déréglementation, la concurrence, l'infra-structure de l'industrie.

M. Deniger: C'est ce dont ils vont nous parler. Je crois que malgré l'absence de quorum, si nous sommes tous d'accord, il n'y a pas de problème.

Le président: Très bien.

[Texte]

Mr. Skelly: Go ahead, Mr. Chairman. Sign them in for next Tuesday night.

The Chairman: Next Tuesday evening at 8 o'clock; agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Nowlan: We have agreed unofficially, but it is confirmed.

The Chairman: I would suggest, Mr. Skelly, that you discourage them from bringing a lot of people because of the expense and the time.

Mr. McDermid: The more money they spend on that, the less they spend on the NDP.

The Chairman: Okay.

Mr. McDermid: Have them bring the whole bloody office!

The Chairman: Now that we have that out of the way, I should report to the committee that I have not had an opportunity to talk to Mr. Johnston. I have informed Mr. Pepin's office of our discussion here this morning. The reaction I got, and it was not vetted on the minister, was that it sounded like a very interesting suggestion. It was Mr. Seaborn I spoke with and he thought the minister would likely agree. I see Mr. Cuthbertson there suggesting as well that he will agree.

So, it looks as if that is the way it will be Tuesday morning. I might just say, for the benefit of those who have been following the committee, that if the minister appears on Tuesday morning it will be an in camera meeting.

This afternoon we are privileged to have with us Mr. J.M. Fugere, President of Pilgrim Airlines, New London, Connecticut. We have had several other of your fellow citizens here, Mr. Fugère. We appreciate your coming as well. I would ask you now, if you have an opening statement, to proceed with it, please.

• 1550

Mr. J.M. Fugere (President, Pilgrim Airlines): I have no prepared statement. For benefit of the committee, if they are interested, Pilgrim Airlines is a U.S. commuter airline which is currently celebrating its twentieth year in the commuter business; our twentieth anniversary will be April 1. We started out in 1962 operating Piper Apaches and Twin Beech 18s between New London, Connecticut and Kennedy airport, which was then Idlewild, in New York. Over a number of years we have grown and we currently serve 14 cities in the U.S. and Canada.

We have, since 1974, provided three round trips a day between Hartford and Montreal, and since December 1, 1981, three trips a day between New York and Ottawa.

Perhaps also of interest, Pilgrim Airlines was the first U.S. commuter operator to operate the de Havilland Twin Otter in the United States. We took delivery of a Twin Otter from de

[Traduction]

M. Skelly: Allez-y, monsieur le président. Inscrivez-les pour la soirée de mardi prochain.

Le président: Mardi prochain à 20h00, d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Nowlan: Cet accord n'est pas officiel mais confirmé.

Le président: Monsieur Skelly, je vous suggérerais de leur déconseiller de faire venir beaucoup de personnes à cause des dépenses et du temps.

M. McDermid: Plus cela leur coûte d'argent, moins ils peuvent en donner au NPD.

Le président: Très bien.

M. McDermid: Demandez-leur de faire venir tous leurs cadres!

Le président: Maintenant que cette question est réglée, j'aimerais vous signaler que je n'ai pas eu l'occasion de parler à M. Johnston. J'ai informé le bureau de M. Pepin de notre discussion de ce matin. On m'a dit que c'était une suggestion très intéressante bien que le ministre ne l'ait pas encore examinée. C'est M. Seaborn qui m'a répondu et il m'a dit que vraisemblablement le ministre serait d'accord. Je vois que M. Cuthbertson ici présent semble indiquer qu'il est également d'accord.

Il semblerait donc que les choses se passeront ainsi mardi matin. J'aimerais ajouter pour la gouverne de ceux qui suivent les travaux de ce comité que si le ministre comparaît mardi matin ce sera à huis clos.

Cet après-midi, nous avons le privilège de recevoir M. J.M. Fugère, le président de Pilgrim Airlines, de New London au Connecticut. Nous avons reçu plusieurs autres de vos compatriotes, monsieur Fugère. Nous sommes également heureux de vous recevoir. Si vous avez une déclaration préliminaire, je vous demanderais de la faire maintenant, s'il vous plaît.

M. J. M. Fugère (président, Pilgrim Airlines): Je n'ai pas de texte préparé. Je vous dirais simplement si cela vous intéresse que *Pilgrim Airlines*, compagnie aérienne de transports locaux célèbre cette année son vingtième anniversaire d'entrée en service; pour être plus précis ce vingtième anniversaire tombera le 1^{er} avril. Nous avons commencé en 1962 avec des *Piper Apaches* et des *Twin Beech 18* assurant la liaison entre New London au Connecticut et l'aéroport Kennedy de New York à l'époque s'appelait Idlewild. Notre compagnie a grandi et nous desservons actuellement 14 villes aux États-Unis et au Canada.

Depuis 1974, nous assurons trois liaisons aller-retour par jour entre Hartford et Montréal, et depuis le 1^{er} décembre 1981, trois liaisons par jour entre New York et Ottawa.

Il vous intéressera peut-être aussi de savoir que *Pilgrim Airlines* a été la première compagnie aérienne américaine à utiliser le *de Havilland Twin Otter* aux États-Unis. Nous

[Text]

Havilland in October of 1966, and put it into service in November of that same year; that airplane is still operating today. It has accumulated some 33,000 hours, making it the most highly utilized Twin Otter in the world.

That is just a little bit of information about Pilgrim. Basically, we are in cities in New England serving New York and Boston; and we now go as far south as Washington and as far north or west as Ottawa.

The Chairman: I am out of order by asking this question, but have you done any commercials for de Havilland?

Mr. Fugère: Oh, yes, I have done a whole number.

The Chairman: Okay. We will start our questioning then with Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Fugère, welcome to the committee; glad to have you here. How is the new route working out for you between Ottawa and New York?

Mr. Fugère: Passenger-wise we are doing very well. However, we have had some real operational problems, starting on short notice as we did. I think perhaps we were overly ambitious when we put in three flights a day; we probably should have started with two. We have had tremendous problems with U.S. customs, of all people.

Mr. McDermid: Here or down there?

Mr. Fugère: Down there. Kennedy airport has something like 380 customs agents at the airport, but the customs service cannot seem to be able to find three people to staff our terminal for our morning flight. We have to take the morning flight into the British Airways terminal.

Mr. McDermid: We are, as you know or probably are aware, discussing domestic air policy and deregulation. You are an operator working under a deregulated environment in the United States, a completely deregulated environment, as I understand it. How has that affected Pilgrim Airlines?

Mr. Fugère: Basically, the commuter airlines in the United States never were regulated. They operated under exemption authority and years ago it was—I am sure you have heard this before, that you could go anywhere you wanted and charge anything you wanted as long as you operated airplanes that were less than 12,500 pounds gross weight. In 1972, of course, that changed to 30 passengers, and in 1979 with deregulation, or 1978, it increased to 60 passengers. You are always free to operate between any pair of cities in the United States, at least in the continuous United States; you are not allowed to in Alaska or Hawaii—indeed, just about what you please as long as you have met the FAA safety regulations and you have filed some minimal traffic reports with the Civil Aeronautics Board.

[Translation]

avons pris livraison d'une *Twin Otter de Havilland* en octobre 1966, nous l'avons mis en service en novembre de cette même année et cet appareil est toujours en service. Il a accumulé près de 33,000 heures de vol, qui en font le *Twin Otter* le plus utilisé du monde.

Tout ceci pour vous donner quelques renseignements sur Pilgrim. Pour l'essentiel, nous assurons des liaisons pour New York et Boston à partir de plusieurs villes en Nouvelle-Angleterre; vers le Sud, nous allons maintenant jusqu'à Washington et vers le Nord ou l'Ouest, jusqu'à Ottawa.

Le président: Je ne devrais pas vous poser cette question, mais avez-vous fait des messages publicitaires pour de Havilland?

M. Fugère: Oh, oui, j'en ai fait tout un tas.

Le président: Très bien. Nous passons aux questions avec M. McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Monsieur Fugère, je vous souhaite la bienvenue, je suis heureux que vous soyez ici. Quel est le succès de votre liaison entre Ottawa et New York?

M. Fugère: Pour ce qui est du nombre de passagers, cela va très bien. Cependant, nous avons eu des problèmes sérieux d'intendance étant donné le très court préavis. Nous avons peut-être fait preuve d'un peu trop d'ambition en prévoyant trois vols par jour; nous aurions probablement dû commencer seulement avec deux. Nous avons eu des problèmes énormes avec les douanes américaines.

M. McDermid: Ici ou à New York?

M. Fugère: A New York. L'aéroport Kennedy compte près de 380 agents des douanes, mais les services des douanes semblent ne pas pouvoir dégager trois agents à notre aéroport pour le vol du matin. Notre vol du matin doit passer par l'aéroport de British Airways.

M. McDermid: Comme vous le savez probablement, l'objet de notre discussion porte sur la politique des transports aériens intérieurs et la déréglementation. Votre compagnie fonctionne dans un milieu déréglementé aux États-Unis, un milieu complètement déréglementé, si je ne m'abuse. Quelle a été l'incidence sur *Pilgrim Airlines*?

M. Fugère: On peut dire que les compagnies locales américaines n'ont jamais été réglementées. Elles faisaient l'objet d'une exception et il y a plusieurs années—je suis certain qu'on vous en a déjà parlé, on pouvait aller n'importe où et faire payer n'importe quoi tant que les appareils ne dépassaient pas 12,500 livres en poids en charge. En 1972, bien entendu, ce règlement a été changé pour celui des 30 passagers et en 1979, avec la déréglementation, ou en 1978, c'est passé à 60 passagers. Vous êtes toujours libres d'assurer la liaison entre deux villes aux États-Unis, sauf pour l'Alaska ou Hawaii, vous pouvez en fait pratiquement faire tout ce que vous voulez à condition de satisfaire les règlements de sécurité de l'administration aéronautique fédérale et à condition de soumettre des

[Texte]

[Traduction]

Mr. McDermid: And the same holds true today? Nothing has changed?

Mr. Fugère: There really was a change since the deregulation act. The commuters, who were always deregulated, are regulated more today than they used to be. We used to be deregulated; now we are regulated to a degree.

One of the facets of the deregulation act was the need that Congress felt to ensure that small communities would continue to have air service. Most of the commuters were saddled, if you may, with an essential service requirement, and in certain cities you must provide the service; you cannot suspend the service—

Mr. McDermid: If you do, you lose all your other privileges; is that correct?

Mr. Fugère: No, no, you just may not. If you are the main essential service carrier and there are no other carriers serving that city, then you do not have the right to exit the market as you did before deregulation.

Mr. McDermid: Let me ask you this then: Is there any subsidization, either municipal, state or federal, for servicing the smaller communities and providing that essential service?

Mr. Fugère: On essential service, if required, there is subsidy. Basically, what the CAB does is look at proposals for a particular route or a city. It is almost as if it went out to bid, but they do not necessarily take the lowest bidder.

Mr. McDermid: Were you yourself involved in the application for your flight into Ottawa?

Mr. Fugère: Yes, I was.

Mr. McDermid: How did you find the regulatory process that you had to go through here? Did you find it overly bureaucratic; did you find it fair? I guess you are happy with it, you were awarded the route, but could you give us any insight in any problems that you ran into—over-demand or whatever?

Mr. Fugère: The route in Ottawa is a little bit different, because it was a U.S. route under the bilateral and the selection was actually done by the CAB—

Mr. McDermid: Yes, all right.

Mr. Fugère: —in designation by the State Department, so most of our dealings with the CTC were only the filing of tariffs and getting licences. I think we did have a few problems, but they were relatively minor.

rapports de trafics minimaux à la Commission de l'aviation civile.

M. McDermid: Et c'est toujours la même chose aujourd'hui. Rien n'a changé?

M. Fugère: Il y a eu un changement depuis l'introduction de la loi de dérèglementation. Les compagnies locales qui avaient toujours été dérèglementées, sont plus réglementées aujourd'hui qu'auparavant. Nous n'étions pas soumis à des règlements et nous le sommes maintenant dans une certaine mesure.

Le Congrès a estimé que dans le cadre de la dérèglementation il fallait s'assurer que les petites communautés continuent à être desservies par des lignes aériennes. La majorité des compagnies locales assuraient des services essentiels et dans certaines villes assurer ce service est devenu obligatoire, on ne peut l'interrompre . . .

M. McDermid: Si vous le faites, vous perdez tous vos autres privilèges, n'est-ce pas?

M. Fugère: Non, ce n'est pas automatique. Si vous assurez les services essentiels et qu'il n'y a pas d'autres transporteurs desservant cette ville, vous n'avez pas le droit d'abandonner ce marché comme vous le pouviez avant la dérèglementation.

M. McDermid: Je vous poserai alors la question suivante: Ces services essentiels sont-ils accompagnés d'une subvention municipale, étatique ou fédérale?

M. Fugère: Pour les services essentiels, si c'est nécessaire, il y a une subvention. Pour l'essentiel, la commission étudie les propositions concernant une liaison particulière ou une ville. La procédure ressemble un peu à un appel d'offre, mais le contrat ne va pas nécessairement à la meilleure offre.

M. McDermid: Avez-vous personnellement participé à la procédure de demande pour la liaison avec Ottawa?

M. Fugère: Oui.

M. McDermid: Qu'avez-vous pensé de la procédure de réglementation appliquée chez nous? Est-ce trop bureaucratique, est-ce juste? Je suppose que vous en êtes content puisque vous avez enlevé le contrat, mais pourriez-vous nous citer certains des problèmes, si vous en avez eus?

M. Fugère: La liaison avec Ottawa est un peu différente car il s'agit d'une liaison américaine dans le cadre de l'entente bilatérale et c'est la Commission de l'aviation civile qui a procédé à la sélection . . .

M. McDermid: D'accord.

M. Fugère: . . . comme le voulait le département d'État si bien que la plupart de nos contacts avec la Commission des transports n'ont porté que sur le dépôt des tarifs et l'obtention des permis. Je crois que nous avons eu quelques problèmes mais ils étaient relativement mineurs.

[Text]

I do know, however, that years ago when we applied for our 92 licence to serve between Hartford and Montreal, it took an awful long time.

Mr. McDermid: I gather you do not have any jet aircraft?

Mr. Fugère: No, we do not.

Mr. McDermid: Can you foresee buying jet aircraft and using it?

Mr. Fugère: We have just, in the last year or year and a half, moved ourselves from Twin Otters up to F-27s and I think we have a little growing and adjusting to do before we are ready for any jet aircraft.

Mr. McDermid: But you can see down the road, if traffic increased—well, just say the Ottawa-New York run; could you see putting jet service on that?

Mr. Fugère: If the traffic were there, yes; if I thought, as a prudent businessman, I wanted to go on the hook for the kind of money I might have to borrow—

Mr. McDermid: Sorry, I did not mean to interrupt.

Are there any regulations in the United States that say locals cannot provide jet service?

Mr. Fugère: In the United States—

Mr. McDermid: With the exception of the weight. They do it by weight rather than by—

Mr. Fugère: No, post deregulation, it is done by passenger seats.

Mr. McDermid: Okay.

• 1600

Mr. Fugère: However, if any U.S. commuter carrier wants to operate a jet, he simply goes to the CAB and applies for a certificate. With a deregulated environment, he becomes another carrier just like Air Florida or New York Air. It is almost automatic.

Mr. McDermid: One of the things that has been suggested in the working paper which we are now discussing applies to local carriers. I guess you would say that locals compare to the commuter traffic companies in the United States. I think it would be fair to compare commuters in the United States to locals here. They would be very comparable.

This paper suggests that they should not be allowed to use jets. Do you feel that is a realistic stipulation? I do not want to put you on the spot, but since you are an operator who knows the business, I am just wondering if you think that kind of a stipulation is realistic?

Mr. Fugère: Well, it seems to me that is more a technological restriction. The technology of aircraft propulsion probably should not be used as a determinant in air transportation

[Translation]

Cependant, je me souviens que lorsque nous avons fait notre demande de permis 92 pour assurer la liaison entre Hartford et Montréal, la procédure avait pris très longtemps.

M. McDermid: Je suppose que vous n'avez pas d'avions à réaction?

M. Fugère: Non.

M. McDermid: Envisagez-vous d'en acheter?

M. Fugère: Au cours des derniers 18 mois, nous sommes passés des Twin Otters aux F-27 et il va nous falloir un certain temps d'adaptation et de croissance avant d'être prêts à passer aux appareils à réaction.

M. McDermid: Cependant, vous envisagez éventuellement, si le trafic augmente, prenons simplement la liaison Ottawa-New York... l'éventualité d'un service par avions à réaction est-elle réelle?

M. Fugère: Si le trafic le justifie, oui; homme d'affaires prudent, avant de me lancer dans un tel investissement et emprunter...

M. McDermid: Je m'excuse, je ne voulais pas vous interrompre.

Y a-t-il des règlements aux États-Unis interdisant aux compagnies locales d'assurer des services par avions à réaction?

M. Fugère: Aux États-Unis...

M. McDermid: Mis à part le poids. Les règlements sont fonction du poids plutôt que...

M. Fugère: Non, depuis la déréglementation, c'est en fonction du nombre de passagers.

M. McDermid: D'accord.

M. Fugère: Cependant, si une compagnie locale américaine veut mettre en service un avion à réaction, il lui suffit de faire une demande de certificat à la Commission de l'aviation civile. La réglementation ayant été supprimée, elle devient simplement un autre transporteur comme Air Florida ou New York Air. C'est presque automatique.

M. McDermid: Une des propositions contenues dans le document de travail dont nous discutons s'applique aux transporteurs locaux. Je suppose que c'est l'équivalent des compagnies comme la vôtre aux États-Unis. Je crois qu'on peut faire la comparaison.

Selon ce document, on ne devrait pas les autoriser à utiliser des avions à réaction. Pensez-vous que cela soit réaliste? Je ne veux pas vous mettre sur la sellette, mais puisque c'est votre domaine, pensez-vous que cela soit un règlement réaliste?

M. Fugère: Cela procède plus d'une restriction technologique, selon moi. La technique de propulsion des appareils ne devrait pas être utilisée comme un des facteurs déterminants

[Texte]

policy. Why say that jets should not be operated? If a local in Canada has a market which will support him, why should he be restricted?

Mr. McDermid: As an operator in the United States, you have taken a look at the deregulation which has had three or four years to operate. Now, some say it has not been long enough to give a fair judgment; others have been expressing various opinions to us. As an overview, what is your opinion? What do you see happening?

Mr. Fugère: Well, I think the only thing preventing wholesale bankruptcies of some of our airlines in the U.S. today is the fact that the banks, once they repossessed the airplanes, could not sell them to anybody. They may as well be out there, generating a little cashflow.

Whether it has been good or bad, what has happened to our industry might have happened anyway. It was a long time in coming. Carriers are not running reasonable rates of return to be able to finance the next generation of aircraft. Some costs are out of hand, and you have had a lot of fare wars. You have always had fare wars, of course, but, since deregulation, you have had more.

The Chairman: Can I put a supplementary there, Mr. McDermid?

Mr. McDermid: Sure, go ahead.

The Chairman: Has deregulation been good or bad for local carriers and smaller communities?

Mr. Fugère: I think, by and large, the small communities have been better off with deregulation. They have gotten commuters where they perhaps formerly had a regional which was subsidized, providing two round trips a day. Now they have four, five, or six flights a day from the commuter. The cities who seem to be the most unhappy with deregulation are the intermediate-sized cities.

The Chairman: Why is that?

Mr. Fugère: Well, in many cases, those cities were really not tremendously popular for some of the trunk's regional airlines which were serving them. But they were required to serve them, so they did. But once deregulation came along, they were free to exit the market. Perhaps you have heard the stories of Bakersfield, California, which lost United and a number of carriers.

Mr. McDermid: So, did commuters take their place—or regionals, as we call them?

Mr. Fugère: In many cases, they have done so. For instance, one of the cities which we share is Providence. Providence is a city that supposedly was affected very badly. As soon as deregulation came along, National Airlines, who of course was only operating one flight a day into Providence, withdrew from Providence. American Airlines, who had been operating in

[Traduction]

d'une politique de transport aérien. Pourquoi interdire l'utilisation d'avions à réaction? Si une compagnie locale au Canada a un marché suffisant, pourquoi lui imposer ce règlement?

M. McDermid: Cela fait déjà trois ou quatre ans qu'il n'y a plus de réglementation aux États-Unis. Certains disent que cela ne fait pas assez longtemps pour porter un véritable jugement; d'autres ont exprimé des avis différents. Quelle est votre opinion d'une manière générale? Que se passe-t-il?

M. Fugère: Je crois qu'une des choses qui a empêché la faillite généralisée de certaines des compagnies aériennes aux États-Unis aujourd'hui est le fait que les banques, une fois en possession des avions, ne peuvent les vendre à personne. Il est préférable de les laisser en service pour qu'ils rapportent un peu d'argent.

Que cela soit bon ou mauvais, ce qui est arrivé à notre industrie serait peut-être arrivé de toute manière. Cela faisait longtemps que cela couvait. Les bénéfices des transporteurs ne sont pas suffisants pour financer la génération suivante d'appareils. Certaines dépenses sont incontrôlables et il y a eu beaucoup de guerres des tarifs. Bien entendu, il y a toujours eu des guerres de tarifs mais depuis la déréglementation, encore plus.

Le président: Pourrais-je poser une question complémentaire, monsieur McDermid?

M. McDermid: Bien sûr.

Le président: La déréglementation a-t-elle été bonne ou mauvaise pour les transporteurs locaux et les petites communautés?

M. Fugère: Je crois que d'une manière générale les petites communautés ont bénéficié de la déréglementation. Elles sont maintenant desservies par des compagnies locales alors qu'auparavant il pouvait s'agir de compagnies régionales subventionnées n'offrant que deux liaisons aller-retour par jour. Maintenant elles en ont quatre, cinq, ou six par jour. Les villes que la déréglementation semble avoir affectées d'une manière négative sont les villes de taille moyenne.

Le président: Pourquoi?

M. Fugère: Dans de nombreux cas, ces villes n'étaient pas extraordinairement populaires auprès de certaines des compagnies aériennes régionales qui les desservaient. Elles étaient obligées de le faire et donc elles le faisaient. Avec la suppression de la réglementation, elles ont été libres d'abandonner ce marché. Vous avez peut-être entendu parler des histoires de Bakersfield, en Californie, qui a perdu United et un certain nombre de transporteurs.

M. McDermid: Les compagnies locales ont-elles pris leur place?

M. Fugère: Dans de nombreux cas, c'est ce qu'elles ont fait. Par exemple, Providence est une des villes que nous nous partageons. Providence est soi-disant une ville qui avait été très touchée. Dès que la déréglementation a été appliquée, la National Airlines, qui n'assurait évidemment qu'un seul vol par jour à destination de Providence, a abandonné le service.

[Text]

Providence since 1940, withdrew, and the city was terribly upset; what would they ever do?

• 1605

In their place, American was primarily serving New York and beyond, through New York. To replace American and National, who also went to New York, they ended up with Pilgrim, Air New England and Ransom Airlines, who is one of the Allegheny commuters. They had TWA come into Providence for awhile with one flight, which lasted about a year and then was withdrawn.

Most recently they have got new service from Altair, flying to Philadelphia, Washington and Florida. And last night I was driving along the road and heard that Air Florida was going to start service from Providence to Fort Lauderdale. Providence really now, even though they lost some carriers early on in deregulation, has recouped in the number of carriers and the number of flights, and their passenger growth is now on the upward trend again. It was down for about five or six months after American pulled out, but it has grown right up and is on a normal growth grid again.

Mr. McDermid: I am not quite sure from your comments whether you find deregulation good or bad. You have said some very positive things about it. You have talked about the large airlines who are on the verge of bankruptcy, which we know about, but then you say it might be due to extenuating circumstances, such as labour costs, fuel costs, landing fees, whatever it may be, and that it is not necessarily deregulation.

Let me give you something to chew on. Were you in favour of the type of deregulation or would you rather have seen a controlled deregulation?

Mr. Fugère: I was more an observer because I was already deregulated, and I never wanted to be a certificated carrier and I never wanted to be regulated.

Mr. McDermid: Right. But you must have a feeling for it, being in the airline business and watching what is going on around you.

Mr. Fugère: I was always somewhat sceptical as to how well it would work, and I still am to a degree.

A partial deregulation: We had a situation in the U.S. where the trunks and the regionals were regulated and the commuters were deregulated, so that if there were any voids in service the commuters were free to experiment with these markets and put in service. And most of the cities I serve were cities that were originally served by trunk and regional carriers, and even while they were regulated, they filed for suspension; went through the hearing process and were suspended at those cities.

[Translation]

La American Airlines, qui assurait un service à Providence depuis 1940, s'est retirée, et la ville était très mécontente; qu'allait-elle faire?

Au lieu d'assurer un service à cette ville, la American Airlines desservait principalement New York et au-delà par New York. En remplacement de la American et de la National Airlines, qui elles aussi allaient à New York, Providence s'est retrouvée avec Pilgrim, Air New England et Ransom Airlines qui est un des transporteurs locaux d'Allegheny. La TWA a assuré un vol à Providence pendant un certain temps, soit environ un an, puis elle s'est retirée.

Depuis peu, Providence a un nouveau service, assuré par Altair, qui assure la liaison vers Philadelphie, Washington et Floride. Hier soir, à la radio de ma voiture, j'ai entendu dire qu'Air Florida allait assurer un service depuis Providence à Fort Lauderdale. Alors, même si elle a perdu quelques transporteurs au début de la déréglementation, Providence y a vraiment gagné maintenant quant au nombre de transporteurs et au nombre de vols, et le volume de passagers est de nouveau en hausse. Le nombre de passagers avait baissé pendant cinq ou six mois suite au retrait de la American Airlines, mais il est revenu à la normale et tend à poursuivre la hausse.

Mr. McDermid: Je ne suis pas certain d'après vos commentaires si vous pensez que la déréglementation est bonne ou mauvaise. Vous en avez parlé de façon très positive. Vous avez parlé des grandes lignes aériennes qui sont au bord de la faillite, ce que nous savions, mais vous ajoutez que cela peut être imputable à d'autres circonstances comme les coûts de la main-d'oeuvre, les coûts du carburant, les redevances d'atterrissage, et ainsi de suite, et que ce n'est pas nécessairement la déréglementation qui est à blâmer.

Je vais vous poser une colle. Étiez-vous en faveur de ce type de déréglementation ou auriez-vous préféré une déréglementation contrôlée?

Mr. Fugère: J'étais davantage observateur parce que j'étais déjà déréglementé, et je n'ai jamais voulu être un transporteur certifié et réglementé.

Mr. McDermid: Bien. Mais vous devez en penser quelque chose, étant donné que vous êtes dans l'industrie du transport aérien et que vous voyez ce qui se passe autour de vous.

Mr. Fugère: J'ai toujours été un peu sceptique sur la façon dont cela fonctionnerait, et je pense que je le suis toujours un peu.

La déréglementation partielle: nous avons une situation aux États-Unis où les transporteurs nationaux et régionaux étaient réglementés et où les transporteurs locaux ne l'étaient pas, de sorte que s'il y avait des lacunes au niveau des services, les transporteurs locaux étaient libres de tenter leur chance sur ces marchés et d'assurer un service. Et la plupart des villes que je dessers sont des villes qui ont déjà été desservies par des transporteurs nationaux et régionaux, et même lorsqu'ils étaient réglementés, ces transporteurs ont demandé de suspen-

[Texte]

That is what I built my airline on. Virtually every city I serve had airline service from Eastern, American, Allegheny, Northeast, before we started operating. We started operating because they withdrew. The market was not big enough, they could not operate it with jet aircraft, and they asked to be suspended.

We got into all of those cities back when you had regulation. The only city that we have really added since deregulation is Manchester, New Hampshire.

Mr. McDermid: You have not taken any away?

Mr. Fugère: What do you mean?

Mr. McDermid: I mean, you have not stopped servicing areas that you serviced before deregulation?

Mr. Fugère: No, we have not. As a matter of fact, in all the years we have been in business we had only one city that we served for just two years. After two years it was only boarding an average of one passenger a flight. It was a stop on a flight between Hartford and New York and we just finally threw in the towel and said, well obviously they do not want air service if nobody is going to use it. But that is the only city we have given up.

Mr. McDermid: Mr. Chairman, I know my time must be up, I have been rattling on. May I, just before I pass, beg your indulgence and introduce a colleague of mine from the provincial legislature, John Williams, who is sitting as an interested spectator today to see how we do things in Ottawa. I would like to welcome John to Ottawa and the committee hearings.

• 1610

The Chairman: Thank you for doing that. I have been wondering who the distinguished gentlemen is. Welcome, sir.

Mr. McDermid: By the way, he is a Tory from Toronto.

The Chairman: We will not hold that against him. He is welcome in any case, and we are glad to have you with us, sir. We hope you will not go away disillusioned.

Mr. Deniger.

Mr. Deniger: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Fugère, before I ask you a more relevant question, I am very curious about the origin of your name. It is very French or Acadian. Are you Canadian-born or of Canadian origin?

Mr. Fugère: I am not Canadian-born. My grandfather, who was also Joe Fugere, was from Saint-Hyacinthe. He emigrated to the U.S. perhaps around the turn of the century. He was a wheelwright and a stonemason. Of course, my dad was French.

[Traduction]

dre leur service, sont allés en audience et leur service dans ces villes ont été suspendus.

C'est là-dessus que j'ai érigé ma ligne aérienne. Presque toutes les villes que je dessers ont eu les services de Eastern, American, Allegheny, Northeast avant que je n'arrive. Nous avons commencé à y assurer un service par que les autres se retiraient. Le marché n'était pas suffisamment important, ces entreprises ne pouvaient utiliser d'avions à réaction sur ces routes, et elles ont demandé qu'on suspende leurs services.

Nous sommes entrés dans toutes ces villes à l'époque où il y avait réglementation. La seule ville qui s'est vraiment ajoutée à notre réseau depuis la déréglementation est Manchester au New Hampshire.

M. McDermid: Vous n'en avez pas perdues?

M. Fugère: Que voulez-vous dire?

M. McDermid: Vous n'avez pas cessé de desservir des régions que vous desserviez avant la déréglementation?

M. Fugère: Non, nous n'avons pas fait cela. En fait, depuis toutes les années que nous opérons, il n'y a qu'une seule ville que nous avons desservie pendant deux ans seulement. Après deux ans, il y avait en moyenne un seul passager par vol. Il s'agissait d'une escale entre Hartford et New York, et nous avons tout simplement abandonné en nous disant qu'évidemment on ne voulait pas de ce service. Mais c'est la seule ville que nous ayons abandonnée.

M. McDermid: Monsieur le président, je sais que j'ai probablement dépassé le temps qui m'était alloué, mais, si vous le permettez, juste avant de céder la parole à un autre, j'aimerais vous présenter un de mes collègues de la législature provinciale, John Williams, qui est là aujourd'hui à titre d'observateur intéressé à voir comment les choses se passent à Ottawa. J'aimerais lui souhaiter la bienvenue à Ottawa et aux audiences du Comité.

Le président: Merci de nous l'avoir présenté. Je me demandais qui pouvait bien être ce monsieur. Bienvenu monsieur.

M. McDermid: En passant, c'est un Tory de Toronto.

Le président: Nous ne lui en tiendrons pas rigueur pour autant. Il est quand même le bienvenu, et nous sommes heureux de vous voir parmi nous, monsieur. Nous espérons que vous ne serez pas déçu.

Monsieur Deniger.

M. Deniger: Merci monsieur le président.

Monsieur Fugère, avant de vous poser une question plus pertinente, je suis très curieux de savoir l'origine de votre nom. C'est un nom très français ou acadien. Êtes-vous né au Canada, ou êtes-vous d'origine canadienne?

M. Fugère: Je ne suis pas né au Canada. Mon grand-père, qui s'appelait aussi Joe Fugere venait de Saint-Hyacinthe. Il a émigré aux États-Unis vers le début du siècle. Il était charron et maçon. Mon père était évidemment français. Je suis né et

[Text]

I was born and brought up in Woonsocket. I am ashamed to tell you, however, that I never learned to speak French.

An hon. Member: It is an interesting French accent that you have, anyway.

Some hon. Members: Oh, oh!

Mr. Fugère: That is a Woonsocket accent.

The Chairman: Do not let it bother you. I cannot either.

Mr. Fugère: The thing is that I wish I had learned. The only reason why I did not learn, I think, is that my parents liked to talk French when they did not want the kids to hear what they were saying.

Mr. Deniger: That is interesting.

I am curious about the growth of Pilgrim Airlines. I am filtering through a document that you have not seen. It is by *Air Transport World*. The communication is called "Small U.S. Regionals/Commuters", and your name does not figure in it. I am just wondering why. Did you change names in the course of your existence?

Mr. Fugère: It says "small regionals"?

Mr. Deniger: Maybe the clerk could provide the witness with a copy of the document with which we were provided.

Are you classified as small or large? You are on the map, though, on page 5. Your name appears on the map, but it does not appear anywhere else. I am just curious.

Mr. Fugère: This is something that *Air Transport World* seems to do. They have reclassified on their own. For years and years we were always fourteenth or fifteenth, in size rank, of the U.S. commuters. At one point, when a lot of people started growing very big, we got all the way down to about eighteenth or nineteenth, and then *Air Transport World*, for some reason or another, redesignated people; people who carry the same number of passengers as I do and operate the same size of aircrafts are now listed, some of them, as small commuters. The way I have been listed, according to the way they publish their magazine now, is as some sort of a regional one. I do not know why.

Mr. Deniger: You were saying you were never regulated. I guess you were referring, presumably, to routes and to tariff, but you were always regulated as to size of aircraft.

Mr. Fugère: That is correct, yes.

Mr. Deniger: You were basically allowed 12,000 pounds up until 1972, and then in 1978, through the act, it was allowed up to the size of a de Havilland, for example.

Mr. Fugère: That is right.

[Translation]

j'ai été élevé à Woonsocket. J'ai honte de vous dire, toutefois, que je n'ai jamais appris le français.

Une voix: C'est un drôle d'accent français que vous avez, de toute façon.

Des voix: Oh, oh!

M. Fugère: Cela c'est mon accent de Woonsocket.

Le président: Ne vous en faites pas pour cela. Je ne l'ai jamais appris moi non plus.

M. Fugère: Pourtant, j'aurais bien aimé l'apprendre. La seule raison que je ne l'ai pas fait, je pense, c'est que mes parents aimaient à parler français quand ils ne voulaient pas que les enfants comprennent ce qu'ils se disaient.

M. Deniger: C'est intéressant.

Je m'intéresse à la façon dont Pilgrim Airlines a grandi. Je parcourais un document que vous n'avez pas vu. Il a été publié par *Air Transport World*. Le document s'intitule «*Small U.S. Regionals/Commuters*», et votre nom n'y figure pas. Je me demandais simplement pourquoi. Avez-vous changé de nom au cours de votre existence?

M. Fugère: Est-ce que cela dit «petits exploitants régionaux»?

M. Deniger: Le greffier pourrait peut-être remettre une copie du document au témoin.

Êtes-vous rangé dans la catégorie des petits ou des grands transporteurs? Vous figurez cependant sur la carte, à la page 5. Votre nom apparaît sur la carte, mais il n'est mentionné nulle part ailleurs. Je suis simplement curieux.

M. Fugère: C'est quelque chose que *Air Transport World* semble faire souvent. Il reclasse les lignes aériennes sans les consulter. Nous sommes toujours classés depuis de nombreuses années 14^e ou 15^e chez les transporteurs locaux américains. A un certain moment, quand beaucoup d'entreprises s'accroissaient énormément, nous sommes tombés au 18^e ou au 19^e rang, et puis *Air Transport World*, pour une raison ou une autre, a reclassé les entreprises, des entreprises qui transportent le même nombre de passagers comme la mienne et qui exploitent des avions de la même taille figurent maintenant, du moins certaines d'entre elles, sur la liste des petits transporteurs locaux. Mais selon cette publication, je suis une sorte de transporteur régional maintenant. Je ne sais pas pourquoi.

M. Deniger: Vous avez dit que vous n'avez jamais été réglementé. Vous parliez, je suppose, de routes et de tarifs, parce que vous avez toujours été réglementé quant à la taille des appareils.

M. Fugère: C'est exact, oui.

M. Deniger: En gros, vous aviez droit à 12,000 livres jusqu'en 1972, puis en 1978, avec l'adoption de la loi, vous avez eu droit à des appareils de la taille du de Havilland, par exemple.

M. Fugère: Vous avez raison.

[Texte]

Mr. Deniger: Are you satisfied with that type of regulation? Mr. McDermid asked you if you were interested in jets. But is that the type of regulation, as to size or types of planes, with which you agree, or should there not even be that kind of a restriction?

Mr. Fugère: I think that regulation by size of aircraft has worked very well in the United States. That is how the commuter industry was born; you did have that provision in the board regulations to be able to operate.

Mr. Deniger: What is your most profitable route? Let us use profit in terms of volume.

Mr. Fugère: In terms of the number of passengers, it is still between New London-Groton, which is our home base, and the two New York airports, Kennedy and La Guardia.

Mr. Deniger: So basically you are a feeder to the two airports?

Mr. Fugère: On that route it is feeder services, yes.

• 1615

Mr. Deniger: If I, for example, want to go from New London to Florida, I would fly you to New York and then—could I have a through ticket?

Mr. Fugère: Oh, sure, of course.

Mr. Deniger: Two rates; or do I pay the same fare for a ticket? Do you have—how do you say it in English?

Mr. Fugère: No, you have joint fares.

Mr. Deniger: Joint fares; you have those also?

Mr. Fugère: Yes.

Mr. Deniger: Is that something you have negotiated with other carriers, or is that something obligatory for the trunk carriers?

Mr. Fugère: We used to negotiate them, but that was one of the benefits of deregulation. Congress, in its wisdom, made them mandatory for all carriers.

Mr. Deniger: So that is another form of regulation and deregulation. So they have basically imposed on all trunk carriers—in Canada I do not think we have that even between the trunk and the regionals—joint tariffs.

The Chairman: On certain routes we do. For instance, EPA has it with Air Canada out of some centres on all of their routes; in other centres it is limited to specific routes.

Mr. Deniger: Québécois does not have it to Ottawa from Mont-Joli, for example. So again, that is another form of regulation in the deregulation act.

I am curious about your growth now. I am informed you carried 215,000 passengers in 1981. Obviously the fact that you have larger aircraft since deregulation has been a factor.

[Traduction]

M. Deniger: Êtes-vous satisfait de ce genre de réglementation? M. McDermid vous a demandé si vous vous intéressiez aux avions à réaction. Mais est-ce le genre de réglementation, c'est-à-dire quant à la taille ou au type d'appareils, qui fait votre affaire, ou pensez-vous qu'il ne devrait même pas y avoir ce genre de restriction?

M. Fugère: Je pense que la réglementation selon la taille des appareils a très bien fonctionné aux États-Unis. C'est comme ça que l'industrie des transporteurs locaux a pris naissance; cela était prévu dans les règlements de la Commission.

M. Deniger: Quelle est votre route la plus profitable? Disons profitable en terme de volume.

M. Fugère: En termes de nombre de passagers, c'est toujours la liaison New London-Groton, qui se trouve être notre siège social, et les deux aéroports de New-York, Kennedy et La Guardia.

M. Deniger: Alors, en gros, vous alimentez ces deux aéroports?

M. Fugère: Pour ces routes, oui c'est un service d'apport.

M. Deniger: Si, par exemple, je veux aller de New London à la Floride, je prendrai l'avion jusqu'à New York et ensuite—pourrais-je avoir un billet sans escale?

M. Fugère: Certainement, bien sûr.

M. Deniger: Deux tarifs; ou dois-je payer le même tarif pour un billet? Avez-vous—comment dit-on cela en anglais?

M. Fugère: Non, nous avons les tarifs mixtes.

M. Deniger: Les tarifs mixtes; vous avez cela aussi?

M. Fugère: Oui.

M. Deniger: Est-ce quelque chose que vous avez négocié avec d'autres transporteurs, ou est-ce obligatoire pour les transporteurs nationaux?

M. Fugère: Nous avons l'habitude de les négocier, mais cela a été l'un des avantages de la déréglementation. Le congrès a jugé bon de les rendre obligatoires pour tous les transporteurs.

M. Deniger: Alors c'est une autre forme de réglementation et de déréglementation. Donc ces tarifs ont été imposés essentiellement à tous les transporteurs nationaux—au Canada, je ne sais pas si les tarifs mixtes sont obligatoires même entre les nationaux et les régionaux.

Le président: Pour certaines routes ils le sont. Par exemple, il y a des tarifs mixtes entre l'EPA et Air Canada à partir de certains centres pour toutes leurs routes; dans d'autres centres c'est limité à certaines routes.

M. Deniger: Québécois n'a pas de tarifs mixtes depuis Mont-Joli à Ottawa, par exemple. Alors, c'est une autre forme de réglementation prévue dans la Loi sur la déréglementation.

Je m'intéresse à la façon dont vous avez grandi. J'ai appris que vous aviez transporté 215,000 passagers en 1981. Il est évident que le fait que vous ayez des appareils plus gros depuis

[Text]

What has been the other factor? Have you increased your frequencies? Have you increased your routes? Have you bought more planes? What have you done?

Mr. Fugère: All of the above.

Mr. Deniger: Is there anything you did also which I did not mention?

Mr. Fugère: No. Basically, since deregulation, but even before deregulation, we were trying to add—or not trying to; it seems cities and different routes became available at the rate of one a year, and we were able to take on a new market about once a year.

Mr. Deniger: Under the rules that exist in the States, tomorrow, for example, between New London and New York, if you wanted to stop your service, if you wanted to get out of that particular market, would you have to file notice, and how many days in advance would you have to do so?

Mr. Fugère: Oh, boy. I have never thought of it, and I have never filed to suspend since the essential air service requirements. New London is a city where we have an essential air service requirement. I am not sure whether it is a 30-day notice or a 60-day notice or a 90-day notice.

Mr. Deniger: You mentioned an essential— What did you call it?

Mr. Fugère: An essential air service point.

Mr. Deniger: Is that another form of regulation which basically tells you that if you are classified in a certain way you have to give a certain notice in advance?

Mr. Fugère: That is right.

Mr. Deniger: It seems to me, Mr. Fugère, the more we ask questions about deregulation in the States—an awful lot of paperwork and regulations are left.

Mr. Fugère: Well, wait a minute. That is exactly what I said. I said before the deregulation act the commuters were not regulated. Since the deregulation act, we are regulated.

Mr. Deniger: I am curious—what happens, for example, if I decide to leave politics and I am really impressed by the kind of money you are making and I decide to be a competitor of yours in the New England market. May I buy a couple of de Havilland planes and open up shop?

Mr. Fugère: You certainly may.

Mr. Deniger: Can you object to that, or must you accept the competition?

Mr. Fugère: I must accept the competition.

Mr. Deniger: How do you feel about that? You have put in a lot of dollars. You have developed the market. You have put in ticket agents. You have put in ads. You have basically made

[Translation]

la déréglementation est un facteur déterminant. Quels autres facteurs interviennent? Avez-vous augmenté la fréquence des vols? Avez-vous augmenté le nombre de vos routes? Avez-vous fait l'acquisition de plus d'avions? Qu'avez-vous fait?

M. Fugère: Tout cela.

M. Deniger: Y a-t-il autre chose que vous avez fait et que je n'ai pas mentionné?

M. Fugère: Non. En gros, depuis la déréglementation, mais même avant cela, nous essayons—ou non—d'ajouter—il semble que les villes ou les différentes routes se libéraient au rythme de une par année, et nous avons eu la possibilité de nous emparer d'un nouveau marché environ une fois l'an.

M. Deniger: Selon les règles qui existent aux États-Unis, si demain, par exemple, vous décidez d'interrompre vos services entre New London et New York, si vous décidez de vous retirer de ce marché particulier, seriez-vous tenu de donner un avis, et combien de jours à l'avance?

M. Fugère: Oh là là. Je n'y ai jamais pensé et je n'ai jamais fait une demande de retrait de service depuis la politique des services aériens essentiels. New London est une ville qui est visée par le règlement des services aériens essentiels. Je ne suis pas certain s'il faut donner un avis de 30 jours, ou 60 jours ou 90 jours.

M. Deniger: Vous avez parlé d'un service essentiel... Comment l'avez-vous appelé?

M. Fugère: Un point de service aérien essentiel.

M. Deniger: Est-ce là une autre forme de réglementation qui vous dit essentiellement que si vous faites partie d'une certaine catégorie d'entreprises vous devez donner un certain préavis?

M. Fugère: C'est exact.

M. Deniger: Il me semble, monsieur Fugère, que plus on vous pose de questions sur la déréglementation aux États-Unis—plus on s'aperçoit qu'il y a encore beaucoup de paperasses administratives et de règlements.

M. Fugère: Eh bien, un instant. C'est exactement ce que j'ai dit. J'ai dit qu'avant la Loi sur la déréglementation, les transporteurs locaux n'étaient pas réglementés. Depuis l'adoption de cette loi, nous le sommes.

M. Deniger: Je suis curieux—qu'arrive-t-il, par exemple, si je décide de quitter la politique parce que je suis vraiment impressionné par l'argent que vous faites, et si je décide de vous faire concurrence sur le marché de la Nouvelle-Angleterre. Est-ce que je peux m'acheter quelques appareils de Havilland et me lancer dans les affaires?

M. Fugère: Vous en avez tout à fait le droit.

M. Deniger: Pouvez-vous vous opposer à cela, ou devez-vous accepter la concurrence?

M. Fugère: Je dois accepter la concurrence.

M. Deniger: Qu'est-ce que cela vous fait? Vous avez investi beaucoup d'argent, vous avez établi le marché. Vous avez embauché des agents pour les ventes. Vous avez fait de la

[Texte]

the traffic between Providence and whatever city, for example, something interesting; and I could come tomorrow and basically reap all the benefits without having spent the kind of money you have spent. What do you think of that?

Mr. Fugère: I am here in Ottawa today, which has now become the seat of the telecommunications industry. People make telephone equipment. If a new company opens up and starts making a new kind of telephone, everybody here just has to live with the competition, do they not? It is not regulated. Why should the airline business be any different?

An hon. Member: It is a bad example.

Mr. Deniger: I sort of agree with your attitude. I think that is basically what free enterprise is supposed to be about.

About your operation, your labour costs, for example: are you unionized in your operation?

Mr. Fugère: No, we are not.

Mr. Deniger: In salaries, is that an advantage or a disadvantage? The NDP is not here, so we can—is it cheaper for you to operate, being non-unionized?

Mr. Fugère: Oh, yes, of course.

• 1620

Mr. Deniger: How do you apply this, for example, on your airline? How much stick time would they do a month?

Mr. Fugère: We schedule in block to block for 96 hours a month.

Mr. Deniger: Flying time?

Mr. Fugère: Well, that is block to block, the way it is normally computed.

The Chairman: Do they have other duties to perform besides flying?

Mr. Fugère: No.

Mr. Deniger: Would it be indiscreet to ask how much your first pilot would make? You do not have to answer if you think it is really—

Mr. Fugère: Well, there is a variation, because—

Mr. Deniger: Could you give us a range?

Mr. Fugère: Captains just checked out, \$14,000 or \$15,000, up to about \$26,000.

Mr. Deniger: Fourteen to twenty-six?

Mr. Fugère: Yes.

Mr. Deniger: Even in American dollars that does not seem much to me, compared to what our guys are making here.

[Traduction]

publicité, vous avez rendu le trafic entre Providence et telle ou telle ville, par exemple, intéressant; et je pourrais arriver demain et en récolter tous les avantages sans avoir eu à dépenser le montant d'argent que vous avez investi. Qu'est-ce que vous pensez de cela?

M. Fugère: Je suis ici aujourd'hui à Ottawa qui est devenu le centre de l'industrie des télécommunications. On fait de l'équipement de téléphone. Si une nouvelle compagnie ouvre ses portes et commence à fabriquer une nouvelle sorte de téléphone, tout le monde ici devra faire face à la concurrence, n'est-ce pas? Ce n'est pas réglementé. Pourquoi devrait-il en être autrement dans le transport aérien?

Une voix: C'est un mauvais exemple.

M. Deniger: Je suis d'accord avec vous. Je pense que c'est essentiellement ce que la libre entreprise veut dire.

Au sujet de votre entreprise, vos coûts de main-d'oeuvre, par exemple, êtes-vous syndiqués?

M. Fugère: Non, nous ne le sommes pas.

M. Deniger: Du point de vue des salaires, est-ce que cela est avantageux ou désavantageux? Le NPD n'est pas là aujourd'hui, alors nous pouvons—est-ce que le fait de ne pas être syndiqués vous coûte moins cher?

M. Fugère: Oh oui, certainement.

M. Deniger: Comment cela se traduit-il dans votre compagnie? Combien d'heures de pilotage cela représente-t-il par mois?

M. Fugère: Nous faisons notre calendrier mensuel par tranches de 96 heures.

M. Deniger: De temps de vol?

M. Fugère: Nous suivons la pratique courante de travailler par tranches.

Le président: Outre le pilotage, les pilotes doivent-ils accomplir d'autres fonctions?

M. Fugère: Non.

M. Deniger: Serait-il indiscret de vous demander combien un nouveau pilote fait dans votre compagnie? Vous n'avez pas à répondre à la question si vous croyez...

M. Fugère: Eh bien il y a une fourchette...

M. Deniger: Pouvez-vous nous la donner?

M. Fugère: Pour les capitaines qui viennent de se qualifier, le salaire est de \$14,000 ou \$15,000 et ils montent jusqu'à \$26,000.

M. Deniger: De \$14,000 à \$26,000?

M. Fugère: Oui.

M. Deniger: Même en dollars américains, cela ne représente pas beaucoup si on compare ce salaire à celui de nos pilotes canadiens.

[Text]

Mr. McDermid: God! Our mail servers make \$24,000 a year.

The Chairman: Do you have a big turnover in pilots?

Mr. Fugère: Yes, we do, and we plan it that way.

Mr. Deniger: Do you have a big turnover because a lot of younger pilots would basically learn from your company and go on to bigger airlines and bigger planes and, hence, more money?

Mr. Fugère: That is right, and we have always encouraged that, because, given the relative size of the airplanes we will ever be able to operate, we are never going to be able to pay a man what he can make flying a 727 or a 747. We have always adopted an attitude that pilots come to work for commuter airlines in the United States basically to build up experience and then to get hired on with a regional or trunk airline.

Mr. Deniger: I have not had the privilege of flying on your airline yet, and I certainly want to take advantage of the direct flight between New York and Ottawa if we can ever get some time off. It is a commuter airline, but I have also flown on F-27s. How would I know I am in a commuter airline if I walk into your F-27, in relation to the F-27 that Québecair might operate? Will there not be an airline hostess or cokes or drinks on board? Is there a difference?

Mr. Fugère: I will tell you what the difference is. On the route that I operate between New York and Ottawa, I am a certificated carrier; I am a commuter on all the others.

Mr. Deniger: But that is paper.

Mr. Fugère: But that is paper.

Mr. Deniger: The quality of service is no different?

Mr. Fugère: It is pretty much the same. There is a stewardess, there are drinks and there is coffee, and at some point, once we get things organized better, there will probably be some sort of snack service. I do not think it would be much different than an F-27 with Québecair.

Mr. Deniger: You are a regional carrier. There is a concept of business in North America that you have to grow and grow to remain profitable. In terms of growth for a commuter, depending on if *Air Transport World* classifies you as small, medium or large, what is the future for you? Is it more landing points, or more planes, or simply trying to compete with the bigger boys?

Mr. Fugère: No, we have never tried. We have never really had to try to compete with the bigger boys because what has happened is their desire, or their inability to serve smaller markets; they have withdrawn from the markets, creating opportunities for us to grow. That is where our growth opportunities come from.

[Translation]

M. McDermid: Bon sang! les postiers font \$24,000 par année.

Le président: Avez-vous un fort mouvement de pilotes?

M. Fugère: Oui, et c'est prévu.

M. Deniger: Vous avez ce mouvement élevé parce que beaucoup de vos pilotes plus jeunes viennent faire leur apprentissage dans votre compagnie et passent ensuite aux compagnies plus importantes où les salaires sont plus élevés?

M. Fugère: En effet, et c'est toujours ce que nous avons voulu. Compte tenu de la dimension relative des avions, nous ne pouvons jamais verser le salaire d'un pilote qui pourrait travailler sur un Boeing 727 ou 747. Nous avons toujours pensé que les pilotes s'embauchent dans les compagnies aériennes locales aux États-Unis pour acquérir de l'expérience et ensuite se faire embaucher par une compagnie régionale ou long-courrier.

M. Deniger: Je n'ai pas encore voyagé dans vos avions; j'ai cependant bien l'intention de profiter de la liaison directe entre New York et Ottawa si jamais j'ai le temps. Votre compagnie est une compagnie locale mais vous avez des avions F-27. Comment puis-je savoir que je suis client d'une compagnie locale si j'embarque dans votre F-27 alors que Québecair peut exploiter les mêmes avions? Quelle est la différence entre ces deux compagnies? N'y aurait-il pas un préposé aux services des passagers qui offrira des boissons gazeuses ou des boissons alcoolisées?

M. Fugère: Je vais vous expliquer la différence. Pour le trajet New York-Ottawa, je suis un transporteur homologué pour toutes les autres routes, je suis un transporteur local.

M. Deniger: Mais cette différence, elle n'est que théorique.

M. Fugère: Oui.

M. Deniger: La qualité du service ne change pas?

M. Fugère: A toutes fins utiles, c'est la même chose. Il y a un préposé aux services, on offre des boissons alcoolisées et du café et nous espérons offrir un service de collation lorsque nous serons mieux organisés. Je ne crois pas que ce soit tellement différent que d'emprunter un même avion de la compagnie Québecair.

M. Deniger: Vous êtes un transporteur régional. En Amérique du Nord, pour faire des profits, il faut prendre de plus en plus d'expansion. Selon la classification que vous donne l'association mondiale des transports aériens, selon que cette association dit que vous êtes petit, moyen ou grand, quel est votre avenir? Voulez-vous augmenter le nombre d'aéroports desservis, voulez-vous augmenter le nombre d'avions ou avez-vous tout simplement l'intention de faire concurrence aux plus grosses compagnies?

M. Fugère: Non, nous n'avons jamais essayé. Nous n'avons jamais pu faire concurrence aux grosses compagnies car il semble que ces compagnies ne s'intéressent pas au plus petit marché ou qu'elles ne sont pas capables de les servir; ces compagnies se sont retirées de ces marchés ce qui nous a donné

[Texte]

The Chairman: Have you any desire to become a regional carrier?

Mr. Fugère: Curiously enough, I prefer to stay a commuter carrier. But you know, the commuter airline association just changed its name to the Regional Airline Association, so at this point I do not know whether I am a regional airline or a commuter.

The Chairman: What I mean, Mr. Fugère, is: are you ambitious to become a carrier like PWA in Canada, for instance?

Mr. Fugère: No, I do not think so. If you will notice what is going on in the U.S. today, that is where some of the real blood bath is taking place. The people operating DC-9s and 737s, competing with the trunks, that is a war that I certainly do not have the resources to get into, or the desire at the moment.

The Chairman: I have one more question for you before I go to Mr. Corbin. Are you finished, Mr. Deniger?

Mr. Deniger: Yes. I am just very glad that you are operating a direct service, and I wish you well.

Mr. Fugère: Thank you very much.

The Chairman: Vis-à-vis your young pilots, at least young in experience compared to the trunk carriers, and perhaps the regionals, is there any difference in your safety record? Is there any difference between your safety records and that of one of the main trunk carriers in the U.S.?

• 1625

Mr. Fugère: I do not think so, except that, as you probably have heard, after 11 years without an accident, Pilgrim Airlines has had two accidents in the last three weeks.

The Chairman: I am afraid I had not heard. Was there death involved?

Mr. Fugère: Yes. That is why I was almost not here today. Sunday afternoon, at 3.30, p.m., our Twin Otter en route to Boston developed a fire on board. Fire in flight is something that has never happened in a Twin Otter. The crew made an emergency descent and landed on a frozen reservoir.

There were a crew of two and ten passengers on board. The captain was burned over 60 per cent of his body, with second and third degree burns. He managed to land the airplane. He is now in hospital, in critical condition. All of the passengers, except one, suffered only minor injuries and smoke inhalation. One of the passengers, an elderly woman, somehow, in the scuffle on the ground, did not get out of the airplane. The other people on board could not find her or never realized she was there. So we had one lady who was killed.

[Traduction]

des possibilités de prendre de l'expansion. Nos possibilités d'expansion proviennent du retrait des grandes compagnies.

Le président: Voulez-vous devenir un transporteur régional?

M. Fugère: Assez curieusement, je préfère m'en tenir au transport local. Cependant, la *Commuter airline association* aux États-Unis vient de changer son nom et elle s'appelle maintenant *Regional Airline Association*; si bien que maintenant je ne sais plus si je suis un transporteur régional ou local.

Le président: Monsieur Fugère, ce que je veux savoir c'est si vous avez l'intention de devenir un transporteur semblable à la compagnie PWA au Canada?

M. Fugère: Non, je ne le crois pas. Vous savez, aux États-Unis, c'est un véritable massacre. Les compagnies qui exploitent des DC-9 et des Boeing 737 font concurrence aux compagnies long-courrier; je n'ai pas les ressources nécessaires, ni même l'intention de participer à ce massacre.

Le président: J'aurais une question à poser avant de donner la parole à M. Corbin. Monsieur Deniger, avez-vous terminé?

M. Deniger: Oui. Je veux tout simplement dire que je suis content que vous offriez un service direct sur New York et j'espère que votre compagnie continuera d'exister.

M. Fugère: Merci beaucoup.

Le président: Revenons-en à vos pilotes plus jeunes, ou ayant moins d'expérience que les pilotes des compagnies régionales; voyez-vous une différence pour ce qui est de la sécurité? Votre dossier de sécurité se compare-t-il à celui des grands transporteurs américains?

M. Fugère: Je crois que oui sauf que comme vous le savez probablement, après 11 ans sans accident, la compagnie *Pilgrim Airlines* a eu 2 accidents depuis 3 semaines.

Le président: Je ne le savais pas, est-ce qu'il y a eu des morts?

M. Fugère: Oui. Et c'est pourquoi je suis venu bien près de m'excuser cet après-midi. Dimanche après-midi, à 15h30, un incendie s'est déclaré à bord du *Twin Otter* en direction de Boston. C'est la première fois qu'un incendie se déclarait sur ce genre d'avion. L'équipage a fait les manoeuvres nécessaires pour un atterrissage d'urgence sur un lac artificiel gelé.

Il y avait deux membres d'équipages et dix passagers à bord. Le capitaine a été brûlé à 60 p. 100 et il a subi des brûlures aux deuxième et troisième degrés. Il a réussi son atterrissage. Il est maintenant à l'hôpital dans un état critique. Tous les passagers sauf une n'ont eu que des blessures mineures et ont souffert de la fumée. Une des passagères par contre, une dame âgée n'est pas sortie de l'avion dans l'excitation du moment. Les autres personnes à bord n'ont pas pu la trouver et n'ont jamais pensé qu'elle était restée dans l'avion. Donc cette dame est morte.

[Text]

The Chairman: Would you describe the other incident? I know it is not a pleasant question to ask you.

Mr. Fugère: That was three weeks ago, also on a Sunday. It was a situation in which we had an airplane on final approach in bad weather with a downwind ILS approach. The cause has not been determined, although the indications are that it was a windshield problem.

The airplane landed about 500 feet short of the runway. There were some serious injuries, again mostly to the captain. Everybody else was all right. There were no fatalities or anything.

The Chairman: Thank you, Mr. Fugère. Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, if I may, I would like to ask our witness today if he could elaborate a little more on the essential air services requirement, and tell us specifically how the policy works and what the criteria are.

Mr. Fugère: The Civil Aeronautics Board, as a result of the deregulation act, was charged with determining the essential air service requirements for all 50 of the United States. Once determinations had been made—which took about a year for the board to do, determining what services were required at which cities—then carriers were named, or cities were named as essential air service points.

If there were only one carrier at that point, that carrier was then named the essential service carrier. If there were more than one carrier, no carrier was named as the essential service carrier. It was a very small point. It required subsidies, and, of course, subsidy assistance has been provided.

• 1630

Mr. Corbin: A transporter who is designated as a provider of air service at an essential point and who wants to discontinue it has 60 days; he files and he has 60 days during which the board must come to a conclusion and a decision. If nobody else fills the gap, the board has the option to subsidize the carrier to continue. What if the board comes to the conclusion that, for some reason or another, the services ought not to be subsidized, and nobody else fills the gap? What happens then?

Mr. Fugère: What has happened in every case I have read of is that the board has been forced into a position of subsidizing a carrier. But as a practical matter, if it is a decent market with any traffic and one commuter wants to get out, there is another commuter that wants to get in and take it over.

Mr. Corbin: As generally happens. The vacuum has been filled back to back without any major disruption in service to these points.

Mr. Fugère: Well, that is what happened with... we had Air New England, which was a regional carrier before deregulation. It was originally a commuter, then a certificated regional carrier receiving subsidy from the CAB under the old 406 subsidy program. They ceased operations in November—I am sorry, the end of September—1981, and virtually every

[Translation]

Le président: Pourriez-vous nous parler de l'autre accident? Je sais que ce n'est pas une chose agréable à faire.

M. Fugère: Cet accident remonte à trois semaines et s'est produit également un dimanche. L'avion était en approche ILS finale et la météo n'était pas bonne; en plus, l'avion était en parcours vent arrière. On n'a pas encore déterminé la cause bien qu'il semble qu'il y ait un problème de pare-brise.

L'avion a touché le sol à environ 500 pieds avant le début de la piste. C'est encore le capitaine qui a été le plus durement touché. Tous les autres passagers de l'avion s'en sont bien tirés. Ils n'y a pas eu de morts.

Le président: Merci, monsieur Fugère. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais demander à notre témoin s'il pourrait nous expliquer un peu mieux la question des services aériens essentiels, s'il pourrait nous décrire les mécanismes de la politique et les différents critères.

M. Fugère: Suite à l'adoption de la Loi sur la déréglementation, la Commission américaine de l'aviation civile a dû définir les services aériens essentiels pour tous les états américains. La Commission a mis environ un an à déterminer les services essentiels dans les différentes villes et ensuite, des transporteurs ont été désignés et des villes ont été désignées points de service aérien essentiels.

Si un point n'était desservi que par un seul transporteur, cette compagnie était désignée comme le transporteur essentiel. S'il y avait plus d'un transporteur, aucun n'était désigné essentiel. C'était un bien petit point qui nécessitait des subventions et bien sûr des subventions ont été offertes.

M. Corbin: Un transporteur désigné pour offrir un service aérien essentiel et qui veut abandonner ce service doit présenter sa demande 60 jours auparavant; il doit attendre 60 jours pour permettre à la Commission d'étudier sa demande et de rendre une décision. Si aucune autre compagnie n'offre le même service, la Commission peut subventionner le transporteur pour qu'il maintienne son service. Qu'arrive-t-il si la Commission décide que le service ne doit pas être subventionné et que personne ne veut reprendre le trajet? Qu'arrive-t-il?

M. Fugère: Et bien dans tous les cas que je connais, la Commission a dû subventionner le transporteur. Cependant, dans la pratique, si le marché est intéressant et qu'un transporteur local veut s'en retirer, il y aura toujours un autre transporteur local pour prendre sa place.

M. Corbin: En règle générale, le vide est comblé sans qu'il y ait d'interruption marquée du service dans ces aéroports.

M. Fugère: Je vais vous donner un exemple. Prenons la compagnie Air New England, qui était un transporteur régional avant la déréglementation. A l'origine, il s'agissait d'un transporteur local qui est devenu un transporteur régional et certifié recevant des subventions de la CAB en vertu de l'ancien programme de subventions découlant de l'article 406.

[Texte]

city they served had been, over the period of the last two years, served by another commuter element. In other words, even before they went out of business, other commuters went into the market and started serving the cities. So when they actually folded up there was not even a lapse of service, and two weeks later you never heard of Air New England.

Mr. Corbin: When you talk about essential air service requirements, in the vast majority these are, I presume, passenger service.

Mr. Fugère: Yes.

Mr. Corbin: Are there instances where essential air service is designated in terms of cargo needs?

Mr. Fugère: Not that I know of.

Mr. Corbin: It is usually a blend but mainly passenger.

Mr. Fugère: It has always been passenger.

Mr. Corbin: It has always been. I see.

To what extent has deregulation affected your or the commuter industry's ability to find the necessary capital to keep on growing and operating?

Mr. Fugère: I really do not think it has affected it. Of course, there has been an impact because one of the other facets of the deregulation act was that commuter airlines were finally made eligible to participate in the FAA government-guaranteed loan program, which they did. Whether that has helped them gain access to capital markets I do not know, but it has provided availability of financing. However, I think it has led to some of the problems that we have in the commuter industry today, in that it became so easy to finance airplanes that carriers went out and bought \$6-million or \$7-million dollar airplanes; it was easy to get them financed but not so easy to get the cashflow generation to retire the debt. We have had a number of bankruptcies from that in the past year or so.

Mr. Corbin: You know something, I suppose, although I do not know to what extent or to what degree, about the regulated air industry in Canada, especially in your type of service. Would it be possible for you to operate in Canada under existing regulations the way you operate in the U.S. currently?

Mr. Fugère: If you want an opinion, and this is only the opinion of a foreign U.S. citizen—

The Chairman: That is all we expect.

Mr. Corbin: Sure. And if you do not want to answer, fine.

Mr. Fugère: I think the local carriers in Canada get a pretty ratty deal. They get what is left.

Mr. Corbin: Would you explain that a little further?

[Traduction]

Cette compagnie a fermé ses portes en novembre, ou plutôt à la fin de septembre 1981 et, en fait, toutes les villes qui étaient desservies par la compagnie Air New England ont été récupérées par un autre transporteur local au cours des deux années. Autrement dit, avant même que la compagnie Air New England ne ferme ses portes, d'autres transporteurs locaux sont entrés sur le marché et ont commencé à offrir les services. Donc, après qu'ils eurent fermé leurs portes, il n'y a pas eu d'interruption de service et deux semaines plus tard on n'entendait plus parler de la compagnie Air New England.

M. Corbin: Lorsque vous parlez de services aériens essentiels, vous faites référence dans la majorité des cas aux services de passagers.

M. Fugère: Oui.

M. Corbin: Y a-t-il des services aériens qui soient désignés essentiels pour le transport de marchandises?

M. Fugère: Pas que je sache.

M. Corbin: C'est une combinaison des deux mais il s'agit surtout de desservir les marchés du transport de passagers.

M. Fugère: Les désignations sont faites pour le transport des passagers.

M. Corbin: Je vois.

La déréglementation a-t-elle eu des incidences néfastes sur vos possibilités de financement, ou celles des autres compagnies pour continuer à prendre de l'expansion?

M. Fugère: A vrai dire, je ne crois pas. Bien sûr, la déréglementation a eu des incidences car notamment cette loi permettait aux transporteurs locaux de participer au programme de prêts garantis par le Gouvernement, ce que bon nombre ont fait. Je ne sais pas si la déréglementation a ouvert les portes des marchés de capitaux, mais ce processus a facilité le financement. Cependant, je crois que cela a donné lieu à certains des problèmes que nous avons aujourd'hui; en effet, c'est devenu tellement facile de financer l'achat d'avions que les transporteurs ont acheté des avions de 6 millions ou de 7 millions de dollars; le financement était très facile mais il n'était pas si facile d'avoir le fonds de roulement nécessaire pour rembourser la dette. Depuis un an, certaines compagnies ont fait faillite à cause de cela.

M. Corbin: Vous connaissez un peu, j'imagine, l'industrie aérienne canadienne qui est réglementée, vous connaissez probablement surtout votre genre de service. Pourriez-vous fonctionner au Canada en vertu des règlements actuels comme vous le faites maintenant aux États-Unis?

M. Fugère: Si vous voulez une opinion et ce n'est que l'opinion d'un citoyen américain...

Le président: C'est tout ce que nous voulons.

M. Corbin: Oui. Et si vous ne voulez pas répondre à la question, libre à vous.

M. Fugère: Je crois qu'au Canada, les transporteurs locaux sont assez mal traités, ils reçoivent les fonds de tiroirs.

M. Corbin: Pourriez-vous vous expliquer un peu mieux?

[Text]

Mr. Fugère: You know, they have never had the freedom we have had in being restricted by size of aircraft. It has always been by individual routes. I would say it has been very, very difficult, from what I have seen, very hard for them to grow, because every time they would like to add service and a new market, somebody can object to it and then hold it up. It seems to take them forever to process an application.

• 1635

Mr. Corbin: I do not want to put words in your mouth, but I think what you are saying, in other terms, is that there is not a natural environment in Canada that fosters growth, encourages growth, at the local, at the small-carrier level to any great extent.

Mr. Fugère: I think the licensing process seems to be very, very time-consuming. I guess back even when the CAB was regulating the regional carriers you had proceedings where carriers could object, but here it seems that, as a matter of course, every time somebody files for something everybody else objects anyway.

Mr. Corbin: Yes.

Mr. Fugère: There must be an easier way to do it. I do not know that much about it, but it just seems to take them a long time, and they seem to be kept out of markets that might help them support the rest of their route structures.

Mr. Corbin: I would like to use an example, now, to get on to another point. If you wanted to inaugurate a new service between your home town and Lake Placid, New York—take that as an example—how do you go about establishing that? What, if any, regulatory provisos do you have to meet? Do you have to file anything? Of course you would operate with your existing equipment—no new planes involved or anything like that. How do you go about doing that?

Mr. Fugère: I do not think I would have to do anything, except publish a schedule.

Mr. Corbin: Publish it where? In the paper? Or in some regulatory . . . ?

Mr. Fugère: Anywhere, nowhere—just operate it.

Mr. Corbin: You just wake up one morning—

Mr. Fugère: Wake up in the morning, print it to your take, and start out with it.

Mr. Corbin: —do your PR, and out with it.

Mr. Fugère: That is it.

Mr. Corbin: That is great.

Mr. Fugère: Of course, after you have operated for awhile at the end of every quarter you have to include traffic statistics in your reports to the CAB, but that is rather minimal.

Mr. Corbin: That is standard procedure.

[Translation]

M. Fugère: Et bien vous savez, les transporteurs canadiens ne sont pas aussi libres que nous le sommes aux États-Unis, la taille des avions au Canada est limitée. Tout est à faire pour chaque route. D'après ce que j'ai vu, il me semble qu'il est très très difficile pour un transporteur local de prendre de l'expansion car à chaque fois que le transporteur veut offrir un nouveau service, quelqu'un peut s'y opposer et geler le processus. On dirait que ça prend une éternité pour étudier une demande.

M. Corbin: Je ne voudrais pas vous forcer à dire quelque chose mais en fait vous dites qu'au Canada, le milieu n'encourage pas l'expansion des petits transporteurs locaux.

M. Fugère: Il me semble que les formalités d'obtention de permis sont très très longues. Aux États-Unis, avant la déréglementation des transporteurs régionaux, il y avait des audiences où les autres transporteurs pouvaient présenter des objections, mais il me semble qu'ici, il y a toujours quelqu'un pour s'opposer à une demande d'un concurrent.

M. Corbin: Oui.

M. Fugère: Il doit y avoir un autre moyen de procéder. Je ne connais pas très bien la situation au Canada, mais il me semble que tout est très lent et on empêche les transporteurs locaux de se lancer sur des marchés qui pourraient contribuer à subventionner le reste de leur trajet.

M. Corbin: Pour en venir à autre chose, j'aimerais vous donner un exemple. Supposons que vous vouliez offrir un nouveau service entre votre siège social et Lake Placid dans l'état de New-York; comment faites-vous? Il y a-t-il des conditions imposées par règlement? Devez-vous présenter une demande? Bien sûr, dans cet exemple, vous n'avez pas à vous procurer de nouveau matériel. Comment faites-vous?

M. Fugère: Je pense que je n'ai rien d'autre à faire que de publier un horaire des vols.

M. Corbin: Vous le publiez dans quoi? Dans le journal, dans un document officiel?

M. Fugère: Je publie n'importe où, en fait, j'offre les services.

M. Corbin: Vous vous levez un matin . . .

M. Fugère: Je me lève un matin, j'imprime l'horaire et je commence à offrir les services.

M. Corbin: Vous faites votre publicité et c'est parti.

M. Fugère: C'est cela.

M. Corbin: C'est magnifique.

M. Fugère: Bien sûr, à la fin de chaque trimestre, il faut présenter les rapports statistiques sur le trafic à la CAB, mais ce n'est pas une exigence importante.

M. Corbin: C'est une formalité normale.

[Texte]

Has the deregulation brought about much of a new onus on you, as a private operator, in terms of your planning, in terms of your operation? Are you pretty well operating today as you did in the previous climate?

Mr. Fugère: In the case of Pilgrim, it has not meant that much difference. We really have not changed, we really have not been straddled with anything. We are the essential service carrier at two or three cities. They are good markets, we have no intention of withdrawing, so we are not worried about the notification requirements to suspend.

Mr. Corbin: Is there an incentive for an operation such as yours to seek out and try to get the, let us call it, licence or authorization to service essential air points because of the subsidy attached? Or do you, as a practice, stay away from those points?

Mr. Fugère: As a practice, I want no part of them.

Mr. Corbin: You would still be losing money?

Mr. Fugère: I do know of some carriers that have picked up essential air service points with subsidy, and even with a subsidy they are losing money on it.

Mr. Corbin: Thank you very much, sir.

The Chairman: Mr. Fugère, in the commuter industry in the U.S., are there any commuter operators who are using single-engine aircraft, or are they allowed to do so?

• 1640

Mr. Fugère: It has been so long since I operated a single-engine airplane in commuter service that I do not know whether they are allowed anymore. I think they probably still are. I just cannot answer that question. I just do not know.

The Chairman: Okay, fine.

Mr. Corbin: May I follow up on that. You say you do not know whether or not they are allowed. Would you operate any one of them? Single-engine?

Mr. Fugère: No, I do not think so.

Mr. Corbin: Why not?

Mr. Fugère: Well, the size of our operation today . . . they are all in cities which generate more traffic than you would—

Mr. Corbin: It is not for safety considerations then?

Mr. Fugère: No, you have just said . . .

Mr. Corbin: That is what I want to hear.

Mr. Fugère: Some of these commuter routes in the United States . . . By definition, the first business I was in was flying to places like Fishers Island, New York and Block Island, Rhode Island. Fishers Island, New York is three miles off-shore and it was a seven-minute flight. By FAA definition,

[Traduction]

Dans votre compagnie privée, la déréglementation a-t-elle alourdi la fonction de planification de l'exploitation? Votre exploitation est-elle essentiellement semblable à ce qu'elle était auparavant?

M. Fugère: Pour la compagnie Pilgrim Airlines, la déréglementation n'a pas changé grand chose. Cela n'a pas imposé de tâches supplémentaires. Nous sommes le transporteur aérien essentiel dans deux ou trois villes. Ces villes représentent de bons marchés, nous avons pas l'intention de nous en retirer alors nous n'avons pas à nous inquiéter des préavis d'abandon de service.

M. Corbin: Une compagnie comme la vôtre est-elle intéressée à obtenir le permis de service à des points essentiels à cause de la subvention? Ou plutôt, votre compagnie a-t-elle comme politique de ne pas s'intéresser à ces points?

M. Fugère: Nous avons comme politique de ne pas en vouloir.

M. Corbin: Vous accuseriez encore des pertes financières?

M. Fugère: Je sais que certains transporteurs ont accepté de desservir des points de service aérien essentiels en étant subventionnés; même avec la subvention, ces transporteurs perdent de l'argent.

M. Corbin: Merci beaucoup monsieur.

Le président: Monsieur Fugère, dans le secteur du transport aérien local américain, est-ce qu'il y a des compagnies qui utilisent des avions monomoteurs? Est-ce que c'est permis?

M. Fugère: Il y a tellement longtemps que je n'ai pas utilisé de monomoteur dans le service local que je ne sais pas s'ils sont encore permis ou non. Ils le sont probablement encore. Je ne peux vraiment pas répondre à cette question. Je ne sais tout simplement pas.

Le président: Très bien.

M. corbin: Puis-je poursuivre là-dessus. Vous dites que vous ne savez s'ils sont autorisés ou non. Mais en utiliseriez-vous un, un monomoteur?

M. Fugère: Non, je ne pense pas.

M. Corbin: Pourquoi pas?

M. Fugère: Eh bien, étant donné l'envergure de notre entreprise aujourd'hui . . . Le trafic dans toutes les villes que nous desservons

M. Corbin: Ce n'est pas pour des raisons de sécurité, donc?

M. Fugère: Non, vous venez de dire . . .

M. Corbin: C'est tout ce que je voulais entendre.

M. Fugère: Certaines routes des transporteurs locaux aux États-Unis . . . Par définition, au début de mon entreprise, j'assurais un service à des endroits comme Fishers Island, New York et Block Island, Rhode Island. Fishers Island, New York est à trois milles au large de la côte, et c'est un vol de sept

[Text]

even though we never published a schedule, we ran so much frequency back and forth that it was considered to be a commuter operation. We ran it on a single-engine airplane. It was virtually on-demand charter service, but as there was so much of it they said it was commuter service, scheduled service, because it was frequent.

Mr. Corbin: You have built up quite a history of carrying people around your part of the country. Is there still very much a tendency on the part of the travelling public to stay away from single-engine aircraft?

Mr. Fugère: I do not know, because we have not operated a single-engine aircraft in commuter service since probably 1965, 1966—15 years.

Mr. Corbin: Okay, thank you.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Very quickly. Mr. Fugère, it has been interesting. Would you say your experience with Pilgrim, as a commuter, is also similar to other commuter lines in the States as far as the question of regulation versus deregulation? As I understand it, in terms of entry/exit fares and/or anything else, you were pretty deregulated before the deregulation act came in.

Mr. Fugère: We were totally deregulated then. Now we are partially regulated.

Mr. Nowlan: Partially regulated in a deregulated atmosphere?

Mr. Fugère: Yes.

Mr. Nowlan: So, really, the deregulation act has not been that fundamentally relevant to your operation?

Mr. Fugère: Not really.

Mr. Nowlan: Have you grown more than you would have grown? Or have you grown the way you were planning to grow and/or what could you say about other commuter lines?

Mr. Fugère: Well, I think it has provided us with a couple more opportunities. When I think of Manchester, New Hampshire, for instance, which was served by Delta, without the passage of deregulation it is not likely that Delta could have been suspended at Manchester. They would have been stuck there for a long time and, politically, they might have just stayed; but with deregulation and easy exit by a trunk, that is one instance where it opened up opportunity for us.

Mr. Nowlan: That is a good one. That is a specific you have experienced because of deregulation.

Mr. Fugère: Yes.

Mr. Nowlan: That is very interesting.

Coming to the safety—and just for my own edification, regardless of regulation or deregulation acts in the United

[Translation]

minutes. Selon la définition de la FAA, même si nous n'avons jamais publié d'horaire, la fréquence de notre service était telle qu'on nous considérait transporteur local. Nous utilisons un appareil monomoteur. C'était presque un service d'affrètement sur demande, mais comme il y avait tellement de demandes, on a dit que c'était un service de transport local, un service régulier parce que les vols étaient fréquents.

M. Corbin: Vous avez toute une expérience dans le transport des passagers dans votre région du pays. Est-ce que les voyageurs sont encore beaucoup portés à éviter les appareils monomoteurs?

M. Fugère: Je ne sais pas, parce que nous n'en utilisons pas depuis probablement 1965, 1966—soit depuis une quinzaine d'années.

M. Corbin: Très bien, merci.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Très rapidement. Monsieur Fugère, c'est intéressant. Diriez-vous que votre expérience avec Pilgrim en tant que transporteur local est analogue à celle d'autres transporteurs locaux des États-Unis pour ce qui est de la réglementation et de la déréglementation? Si je comprends bien, en ce qui concerne les tarifs d'entrée et de sortie et tout le reste, vous étiez passablement déréglementés avant même la mise en vigueur de la loi de déréglementation.

M. Fugère: Nous étions entièrement déréglementés à ce moment-là. Maintenant, nous sommes partiellement réglementés.

M. Nowlan: Vous êtes partiellement réglementés dans un système déréglementé?

M. Fugère: Oui.

M. Nowlan: Donc, en réalité, la loi de déréglementation n'a pas eu tellement d'incidences sur votre entreprise?

M. Fugère: Pas vraiment.

M. Nowlan: Avez-vous grossi plus que vous ne l'auriez fait? Ou avez-vous grossi de la façon dont vous pensiez le faire, ou que diriez-vous au sujet des autres transporteurs locaux?

M. Fugère: Eh bien, je pense que cela nous a donné un peu plus de chance. Quand je pense à Manchester, New Hampshire, par exemple, qui était desservi par Delta, sans déréglementation, il est peu probable que Delta aurait pu abandonner son service à Manchester. La Delta aurait été obligée d'y rester pendant un long moment et, à cause de la politique, c'est ce qu'elle aurait fait; mais avec la déréglementation qui constituait une porte de sortie facile pour un transporteur national, cela nous a donné l'occasion de nous emparer du marché.

M. Nowlan: Cela, c'est bon. Voilà une situation avantageuse que vous avez vécue par suite de la déréglementation.

M. Fugère: Oui.

M. Nowlan: C'est très intéressant.

Pour en revenir à la question de sécurité—et simplement pour satisfaire ma curiosité personnelle, peu importe la régle-

[Texte]

States—are you, as a commuter, covered by the same safety requirements as any other airline ?

Mr. Fugère: The safety regulations in the U.S. do not have anything to do with the status of whether you are a commuter, a certificated carrier, or anything else anymore. They are just dependent on the size of the aircraft. You have one set of operating regulations up to 30 passengers; then you have one set of operating regulations above 30 passengers.

Mr. Nowlan: So you comply with the same procedures of the FAA as any other carrier?

Mr. Fugère: Yes.

I am sorry, actually I have to operate with two sets of regulations. The Twin Otters are operated to FAA 135, which are the regulations below 30 passengers, and the F-27s I have to operate to FAA 121, which are basically the same regulations by which you operate a DC-9 or a 737.

Mr. Nowlan: In terms of procedures, the safety for your crew or your pilots, is it the same thing? They have to comply too?

Mr. Fugère: Yes, oh yes. It is as exact as that.

Mr. Nowlan: I think Mr. Corbin came close to it. In terms of your experience of regulation and deregulation, it has not been any more difficult to raise money and finance capital equipment, as far as you are concerned? Do you have any opinion about the regulated environment? After all, you have been deregulated all along. It is just speculation for you, really.

• 1645

Mr. Fugère: I know. We have always gotten our financing, like most unregulated businesses, on the basis of our balance sheet, our cashflow, and the confidence of our bankers.

Mr. Nowlan: Okay. I have just two short questions, or really perhaps just one, in terms of the balance sheet, without any great details. I gather Pilgrim is in the black. Is that the basic state of the other commuter lines in the commuter industry, as far as you are aware?

Mr. Fugère: Some, but . . .

Mr. Nowlan: It varies, does it?

Mr. Fugère: Well, from the rumours that I hear in the industry, we have a number of carriers who are in a great deal of financial difficulty.

Mr. Nowlan: But again, is regulation or deregulation a factor?

Mr. Fugère: I do not think so. It is only to the extent that, when you made the commuters eligible for government-guaranteed financing, then the aircraft salesman showed up and sold them airplanes which I do not think they can pay for.

[Traduction]

mentation ou la déréglementation aux États-Unis—êtes-vous, en tant que transporteur local, assujetti aux mêmes exigences de sécurité que toute autre ligne aérienne?

M. Fugère: Les règlements de sécurité aux États-Unis n'ont rien à voir avec votre statut, que vous soyez un transporteur local, un transporteur certifié ou quoi que ce soit. Les règlements s'appliquent à la taille de l'appareil. Vous avez une série de règlements pour les appareils pouvant accommoder jusqu'à 30 passagers; puis vous en avez une autre série pour les appareils qui peuvent accommoder plus de 30 passagers.

M. Nowlan: Donc, vous vous conformez aux règlements de la FAA au même titre que tout autre transporteur?

M. Fugère: Oui.

Excusez-moi, en fait, je suis assujetti à deux séries de règlements. Les Twin Otters sont régis par le règlement FAA 135 visant les appareils de moins de 30 passagers, et les F-27s sont régis par le règlement FAA 121 qui est essentiellement le même qui vise l'exploitation d'une DC-9 ou d'un 737.

M. Nowlan: Pour ce qui est des modalités, de la sécurité de votre équipage ou de vos pilotes, c'est la même chose? Ils doivent s'y conformer aussi?

M. Fugère: Oui, oh oui. C'est bien cela.

M. Nowlan: Je pense que M. Corbin en a parlé. Selon votre expérience de la réglementation et de la déréglementation, il ne vous a pas été plus difficile de trouver de l'argent et de financer vos immobilisations? Avez-vous une opinion sur la réglementation? Après tout, vous n'avez jamais été réglementé. C'est, en fait, simplement de la spéculation de votre part.

M. Fugère: Je sais. Nous avons toujours obtenu notre financement, comme la plupart des entreprises non réglementées, en fonction de notre bilan, de notre trésorerie et de la confiance de nos banquiers.

M. Nowlan: Très bien. J'ai seulement deux autres petites questions, ou peut-être seulement une, au sujet de votre bilan, sans trop entrer dans les détails. Pilgrim montre des profits, si je ne m'abuse. A votre connaissance, est-ce essentiellement la même chose pour les autres transporteurs locaux de l'industrie?

M. Fugère: Pour certains, mais . . .

M. Nowlan: Cela varie, n'est-ce pas?

M. Fugère: Et bien, d'après les rumeurs qui courent dans l'industrie, un certain nombre de transporteurs sont aux prises avec d'énormes difficultés financières.

M. Nowlan: Encore une fois, est-ce que la réglementation ou déréglementation est un facteur?

M. Fugère: Je ne pense pas. C'est un facteur seulement dans la mesure où, lorsque les transporteurs locaux sont devenus admissibles à un financement garanti par le gouvernement, les vendeurs d'avions leur ont vendu des appareils qu'ils n'avaient pas les moyens de se payer.

[Text]

Mr. Nowlan: I see. Thank you. That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: But Pilgrim is not in financial difficulty?

Mr. Fugère: No, sir.

An hon. Member: Not the last time he checked with his accountant, anyway.

The Chairman: Mr. McDermid has a brief question.

Mr. McDermid: Just two short points. You keep talking about the F-27 as what you are using out of here.

Mr. Fugère: Yes, sir.

Mr. McDermid: Who makes that plane?

Mr. Fugère: The airplanes we have are built by Fokker.

Mr. McDermid: That is what I thought. How many does that seat?

Mr. Fugère: Forty passengers.

Mr. McDermid: Just before the witness is excused, Mr. Chairman, I do not want to leave him with the wrong impression.

We were discussing salaries of pilots a little earlier. There was some expression of shock as to what he pays his pilots. I am sure if we asked around and learned the salaries they are paying people flying commuter airlines in and around this area—I was involved in one for awhile, as I think you are aware—you would find they are comparable.

The competition for those jobs is so fierce that they will come in at that level. I am informed that, on Air Canada, the starting salary for an Air Canada co-pilot on a DC-9, on the right seat, is around \$21,000 to \$24,000, and the starting salary for a pilot on a DC-9 is \$32,000. I did not want the witness to think that the committee was belittling the salary schedule of his pilots.

Mr. Fugère: No, no. I did not think so. I do not know whether it is Canadian dollars or what, but everybody in Canada seems to make more money.

Mr. Nowlan: Canadian government.

Mr. Fugère: Of course, they seem to have to pay more in taxes.

Mr. McDermid: That is right. That is right.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Maybe more services are provided too.

Mr. Corbin?

Mr. Corbin: I am not sure if this question was put or not. I was distracted on a couple of occasions. I would like to ask our witness if he has any ongoing, interlining agreements with bigger carriers.

The Chairman: The question was put.

[Translation]

M. Nowlan: Je vois. Merci. C'est tout monsieur le président.

Le président: Mais Pilgrim n'est pas en difficulté financière?

M. Fugère: Non monsieur.

Une voix: Du moins pas depuis la dernière fois que j'ai consulté son comptable.

Le président: M. McDermid a une brève question.

M. McDermid: Seulement deux petites questions. Vous parlez continuellement des F-27 que vous utilisez.

M. Fugère: Oui monsieur.

M. McDermid: Qui construit cet avion?

M. Fugère: Les avions que nous utilisons sont construits par Fokker.

M. McDermid: C'est ce que je pensais. Combien de passagers peuvent-ils prendre?

M. Fugère: Quarante.

M. McDermid: Avant de remercier le témoin, monsieur le président, je ne veux pas qu'il parte sur une fausse impression.

Nous parlions des salaires des pilotes un peu plus tôt. On a semblé étonné du salaire que ces pilotes recevaient. Je suis sûr que si nous nous renseignons au sujet des salaires que reçoivent les pilotes de transporteurs aériens dans la région—j'ai travaillé pour le compte d'une compagnie aérienne pendant un certain temps, comme vous le savez, je pense—nous verrions qu'ils sont comparables.

La concurrence pour ces emplois est tellement forte qu'il est possible de recruter des pilotes à ce niveau. Selon les renseignements que j'ai reçus, le salaire de base d'un copilote d'Air Canada sur DC-9, dans le siège de droite, est d'environ \$21,000 à \$24,000, et le salaire de base d'un pilote de DC-9 est de \$32,000. Je ne voulais pas que le témoin pense que le comité dénonçait l'échelle de salaire de ses pilotes.

M. Fugère: Non, non. Ce n'est pas ce que j'ai pensé. Je ne sais pas si on parle en dollars canadiens ou non, mais tout le monde au Canada semble faire plus d'argent.

M. Nowlan: Le Gouvernement canadien.

M. Fugère: Evidemment, les impôts sont plus élevés.

M. McDermid: C'est exact. Vous avez raison.

Merci, monsieur le président.

Le président: Peut-être qu'il y a plus de services aussi.

Monsieur Corbin?

M. Corbin: Je ne sais pas si la question a été posée. J'ai été distrait à quelques reprises. J'aimerais demander à notre témoin s'il a des ententes avec des transporteurs plus gros.

Le président: La question a été posée.

[Texte]

Mr. Corbin: It was?**The Chairman:** Yes.**Mr. Corbin:** What was the policy?**The Chairman:** Joint fares are mandatory.**Mr. Corbin:** Oh, are they? I missed that. Sorry.

Okay, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. Fugère: I would like to say one thing with respect to joint fares. Although mandatory joint fares are available, as a result of our fare wars, generally today the two local fares added together are 50 per cent cheaper than the joint fare. You see, the joint fares only apply to the tourist-class fares.

For instance, the joint fare from London to Miami may be \$215, yet you can pay a Pilgrim fare to New York of \$37 and a discounted fare of \$77. You are paying \$110 or \$115 instead of \$215. So who uses the term "fair", given those circumstances?

• 1650

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fugère. It has been very interesting testimony.

Just before I thank the witness, I might say to the committee that we seem to have no further business for this afternoon unless the committee would like to call Mr. Cuthbertson as a witness.

Mr. Corbin: But will he talk?

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, perhaps we can talk about starting sharp at 8 o'clock tonight. The bells may ring and, once they ring, we will never come back.

The Chairman: Yes, right.

But first, Mr. Fugère, we appreciate very much your coming. You have given us, I think, good insight into at least one local carrier in the U.S. You have not taken any strident positions, which I think members of the committee appreciate. You have tried to explain in an objective way the situation in which you find yourself. We thank you very much for coming. We wish you continued good luck and good fortune with Pilgrim Airlines. Thank you.

Mr. Fugère: Thank you very much.

The Chairman: Before I adjourn, may I remind members of the committee that we have a session at 8 o'clock tonight and will have as witnesses the Institute for Transportation Studies of The University of Calgary. I would ask members to be here promptly at 8 o'clock. We know there is a vote scheduled for some time tonight; I am not sure if anybody knows the exact time. The likelihood of our being able to reconvene after the vote is small, but we do owe it not only to ourselves but to our invited witnesses to give them as good a hearing as we can. I

[Traduction]

M. Corbin: Et la réponse?**Le président:** Oui.**M. Corbin:** Quelle était la politique?**Le président:** Les tarifs mixtes sont obligatoires.**M. Corbin:** Ah oui? J'avais manqué cela. Excusez-moi.

Très bien, merci.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

M. Fugère: J'aimerais ajouter quelque chose au sujet des tarifs mixtes. Bien que les tarifs mixtes obligatoires existent, à cause de la guerre des prix, de façon générale aujourd'hui les deux tarifs locaux mis ensembles sont 50 % moins chers que le tarif mixte. Voyez-vous, les tarifs mixtes s'appliquent uniquement aux tarifs de la classe touriste.

Par exemple, le tarif mixte de London à Miami peut être de \$215, mais vous pouvez payer le tarif de Pilgrim de \$37 depuis London à New York et un tarif escompté de \$77. Vous payez en somme \$110 ou \$115 au lieu de \$215. Alors, qui peut parler de tarifs «justes», dans ces circonstances?

Le président: Merci beaucoup monsieur Fugère. Votre témoignage a été très intéressant.

Avant de remercier le témoin, je dois dire au Comité que nous n'avons plus rien à faire pour cet après-midi à moins qu'on ne demande à M. Cuthbertson de témoigner.

M. Corbin: Mais va-t-il parler?

M. Nowlan: Monsieur le président, nous pourrions peut-être parler de commencer la réunion de ce soir à 8h juste. La cloche peut sonner et, nous ne pourrions peut-être pas reprendre nos travaux.

Le président: Oui, vous avez raison.

Mais avant, monsieur Fugère, nous apprécions beaucoup votre présence. Vous nous avez donné, je pense, une bonne idée d'au moins un transporteur local aux États-Unis. Vous n'avez pas pris une position provocante, et je pense que les membres du Comité vous en sont reconnaissants. Vous avez essayé d'expliquer votre situation de façon objective. Nous vous remercions beaucoup d'être venu. Nous vous souhaitons beaucoup de succès et bonne chance à *Pilgrim Airlines*. Merci.

M. Fugère: Merci beaucoup.

Le président: Avant d'ajourner, j'aimerais rappeler aux membres du Comité que nous avons une réunion à 20h ce soir et que nous aurons comme témoin l'*Institute for Transportation Studies* de l'université de Calgary. Je demanderais aux membres d'être là à 20h précises. Nous savons qu'il y a un vote prévu pour ce soir; je ne sais pas si quelqu'un sait à quelle heure exactement. Il est peu probable que nous puissions reprendre nos travaux après le vote, mais en toute justice non seulement pour nous mêmes mais aussi pour nos témoins, il

[Text]

will be here and I will start the meeting as soon as I see the requirements of our order.

Thank you very much, Mr. Fugère. The meeting is adjourned until 8 o'clock this evening.

[Translation]

faut tenir une bonne réunion. Je serai là, et j'ouvrirai la séance dès que le quorum sera atteint.

Je vous remercie beaucoup, monsieur Fugère. La séance est levée jusqu'à 20h ce soir.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,

Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

Mr. Richard Schultz, Associate Professor, Department of
Political Science and Centre for the study of Regulated
Industries, McGill University, Montreal, Quebec.

At 3:30 p.m.:

Mr. J.M. Fugère, President, Pilgrim Airlines, New London,
Connecticut, U.S.A.

A 9h30 a.m.:

M. Richard Schultz, professeur associé, Département de
sciences politiques et «*Centre for the study of Regulated
Industries*», «*McGill University*», Montréal, Québec.

A 3h30 p.m.:

M. J.M. Fugère, président, «*Pilgrim Airlines*», New
London, Connecticut, É.-U.

3 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 53

Thursday, February 25, 1982

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 53

Le jeudi 25 février 1982

Président: M. Maurice A. Dionne

*(Minutes of Proceedings and Evidence
 of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
 du Comité permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

CONCERNANT:

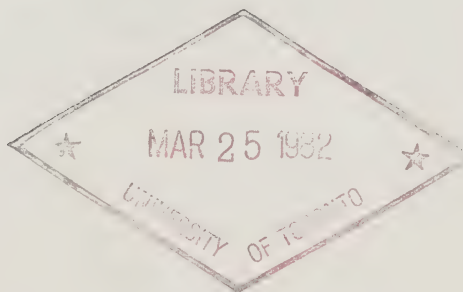
Le document intitulé, «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the
 Thirty-second Parliament, 1980-81-82
 2

Première session de la
 trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Chairman: Mr. Maurice A. Dionne

Président: M. Maurice A. Dionne

Messrs. — Messieurs

Benjamin
Bockstael
Campbell (*LaSalle*)
Corbin
Côté (Mrs.)

Deniger
Dionne (*Chicoutimi*)
Ellis
Harquail
MacBain

MacKay
Mayer
McDermid
Nowlan
Penner

Scott (*Hamilton—*
Wentworth)
Siddon
Skelly
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 25, 1982

(87)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 8:09 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), McDermid and Nowlan.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Mr. Robert Obadia, Air Transportation Consultant.

Witnesses: From the Institute for Transportation Studies, The University of Calgary, Calgary, Alberta: Mr. Everett Johnston, Chairman and Mr. J.R. Brent Ritchie, Director, Division of Travel and Tourism.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference with respect to the document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981". (*See Minutes of Proceedings, Thursday, January 28, 1982, Issue No. 40*).

Mr. Ritchie made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 8:49 o'clock p.m. the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, March 2, 1982.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 FÉVRIER 1982

(87)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 20h09 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

Membres du Comité présents: MM. Bockstael, Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), McDermid et Nowlan.

Aussi présent: Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Robert Obadia, conseiller en transport aérien.

Témoins: De l'«Institute for Transportation Studies», Université de Calgary, Calgary (Alberta): M. Everett Johnston, président, et M. J.R. Brent Ritchie, directeur, «*Division of Travel and Tourism*».

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir Procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule no 40*).

M. Ritchie fait une déclaration puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

A 20h49, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 2 mars 1982, à 9h30.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Text]

Thursday, February 25, 1982

• 2005

The Chairman: Order, please. We are resuming our consideration of our order of reference relating to the document entitled "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981."

It is my pleasure tonight to welcome to the committee Mr. Everett Johnston, Chairman, and Mr. J.R. Brent Ritchie, Director, Division of Travel and Tourism, from the Institute for Transportation Studies, University of Calgary. We welcome you, gentlemen.

I believe Mr. Ritchie has an opening statement to make and I would ask him to proceed to make the statement now.

Mr. J.R. Brent Ritchie (Director, Division of Travel and Tourism, Institute for Transportation Studies, University of Calgary, Calgary, Alberta): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: May I correct the record before you start. It is not Mr. Ritchie. It is Dr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Thank you. I believe you have copies of the statement but I will read it for the record.

It is with pleasure that we respond to your invitation to offer our views concerning the future of airline regulatory policy in Canada. As you are aware, we have had the opportunity to study the topic in considerable depth over the past several years and as a result we hope to provide your committee with guidance which realistically reflects the needs of both the airline industry and Canadian consumers.

Members of the committee have received copies of our December, 1980, study entitled *The Administrative and Regulatory Environment of Air Carriers in Canada: Problems and Prospects*.

• 2010

For the sake of brevity, we would direct the committee's attention to Chapter 4, pages 85-94, which contains the essence of our findings and recommendations. We urge their consideration and trust they will be found worthy of adoption.

In our report, we would ask members of the committee to retain the following points: First, our views are presented with a concern for the development of a national air service system which will most effectively serve the needs of all Canadians.

Malgré le fait que nous habitons l'Ouest de notre pays, nous avons toujours poursuivi nos recherches dans le but de formuler une politique aérienne destinée à satisfaire les besoins de tous les Canadiens. Tel qu'indiqué dans notre rapport, nous croyons que l'atteinte de ce but est à la fois nécessaire et possible. Dans cette optique, nous avons proposé un modèle de système aérien dans lequel les opportunités et les responsabilités

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Translation]

Le jeudi 25 février 1982

Le président: A l'ordre, je vous prie. Nous reprenons notre étude du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981».

J'ai le plaisir d'accueillir MM. Everett Johnston, président, et J. R. Brent Ritchie, directeur, *Division of Travel and Tourism*. De l'*Institute for Transportation Studies* de l'Université de Calgary. Bienvenue, messieurs.

M. Ritchie a l'intention de faire une déclaration préliminaire; je lui laisse donc la parole.

M. J. R. Brent Ritchie (directeur, Division of Travel and Tourism, Institute for Transportation Studies, Université de Calgary, Calgary, Alberta): Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais rectifier le compte rendu avant que vous ne commenciez. Je vous ai appelé M. Ritchie bien que vous ayez, en anglais, le titre de «docteur».

M. Ritchie: Merci. On vous a remis des copies de la déclaration, mais je vais la lire pour le compte rendu.

Nous sommes heureux de répondre à votre invitation pour vous faire part de nos opinions concernant l'avenir de la réglementation du transport aérien au Canada. Au cours des dernières années, nous avons eu l'occasion de faire des études approfondies de la question et nous espérons donner à votre Comité des conseils qui correspondent réellement aux besoins du secteur aérien et des consommateurs canadiens.

Les membres du Comité ont reçu au mois de décembre 1980 des copies de l'étude intitulée *The Administrative and Regulatory Environment of Air Carriers in Canada: Problems and Prospects*.

Pour ne pas prolonger les choses, nous signalons au Comité que les pages 85 à 94, le chapitre 4, contiennent les résultats de nos études et nos recommandations. Nous vous exhortons à les étudier et nous croyons que vous jugerez bon de les adopter.

A la lecture de notre rapport, nous demandons aux députés de se rappeler deux choses: d'une part, nous donnons nos opinions en nous préoccupant d'abord de la mise au point d'un système national de services aériens qui répondra le plus efficacement aux besoins de tous les Canadiens.

Although we live in the western part of our country, we have always carried out our research with a view to formulate an air carrier policy designed to meet the needs of all Canadians. As indicated in our report, we feel that achievement of such a goal is both necessary and possible. With this in mind, we have proposed a model of an air service system in which both the opportunities and the responsibilities are shared in the most

[Texte]

tés sont partagées d'une manière plus équitable entre les compagnies dites nationales, et régionales. Dans notre esprit, ce modèle renforcera à la fois le lien national et l'efficacité régionale.

Second, despite a genuine respect for Canada and the valuable role it has served in developing the national air services system, we believe that its continued dominance of domestic air routes is no longer justified and no longer in the best interests of Canada.

In our report of December, 1980, we stated that the existence of Air Canada has probably been the single most important influence on the nature of air carrier regulatory policy in Canada and the current structure of the Canadian air services system.

Since our report was released, this observation has been reinforced by a Transport Canada study and the more recent report of the Economic Council of Canada. Recognizing the seriousness of this dominance, Air Canada has reacted by characterizing this dominance as mythical. Despite this, the facts, we believe, speak for themselves. By any reasonable statistical or behavioural measure, Air Canada clearly remains the dominant force in the industry.

In our view, a major task of this committee is to decide on the desirability of fostering their continued dominance of industry pricing, scheduling and agency relationships. As our report states, we believe that a more responsive, more efficient national system would result from a policy designed to encourage the development of CP Air and the regional carriers to the point where they share more equally with Air Canada the routes and revenue which are available both domestically and internationally.

We reject full-scale deregulation as the means of achieving this more balanced air services system. We believe such deregulation would lead to more rather than less dominance by Air Canada given their current advantageous position. Rather, we have proposed a revised air policy based on the principle of affirmative action. Over time, such a policy would involve a systematic, long-term program of route re-allocation designed to restructure the industry and provide increased, although still regulated, competition.

Third, while we applaud the effort to provide an explicit set of guidelines for air policy in Canada, we believe that the current proposal will serve to preserve the dominance of Air Canada and will reinforce the perception of many western Canadians that they are being institutionally isolated from Canada's economic centre of gravity.

In our view, Transport Canada's recent policy proposal to divide eastern and western regional air services at Winnipeg is economically indefensible and nationally divisive. Moreover, the 1,300 kilometre stage-length limitation which Transport Canada proposes for regional carriers only serves to accentuate the problem.

[Traduction]

equitable way between the national and the regional carriers. It is our contention that this model will strengthen the national fabric and regional efficiency.

Deuxièmement, malgré tout le respect que nous vouons au Canada et le rôle important qu'il a joué dans l'élaboration d'un réseau national de services aériens, nous croyons qu'il ne devrait plus avoir une voix prépondérante lorsqu'il s'agit de routes intérieures et qu'il y va de l'intérêt du Canada.

Dans notre rapport de décembre 1980, nous avons signalé qu'Air Canada a probablement été le facteur le plus important de la politique concernant le transport aérien au Canada et que cette société a largement influé sur la structure actuelle des services aériens canadiens.

Depuis la publication de notre rapport, ce point de vue a été entériné par une étude effectuée par Transports Canada et par un rapport plus récent publié par le Conseil économique du Canada. Air Canada reconnaît l'importance de la domination qu'elle exerce dans ce domaine et elle a prétendu qu'il s'agissait d'un mythe. Malgré cette réputation, la situation semble évidente. Que l'on se fonde sur des données statistiques ou sur le comportement, Air Canada ressort toujours comme la force dominante de l'industrie.

Une des principales tâches du Comité doit être de décider s'il est souhaitable d'encourager cette dominance en matière de fixation des prix, des horaires et des rapports entre organismes. Une politique facilitant l'exploitation de CP Air et des transporteurs régionaux à tel point qu'ils partageraient d'une façon plus équitable avec Air Canada les routes et les recettes, et pas seulement à l'intérieur du pays; le système national serait plus efficace et répondrait mieux aux besoins soulignés.

Nous ne souscrivons pas à l'idée qu'une déréglementation générale permettrait un système de services aériens plus équilibrés. La déréglementation servirait plutôt à renforcer la domination d'Air Canada, vu sa position avantageuse actuelle. Nous avons proposé une révision de la politique concernant le transport aérien fondée sur le principe de l'action positive. A la longue, cette politique comporterait un programme systématique et à long terme de redistribution des routes dont la conception permettrait une restructuration de l'industrie et une augmentation de la concurrence, qui serait néanmoins visée par des règlements, bien sûr.

Troisièmement, nous accueillons favorablement les efforts déployés pour élaborer une série de lignes directrices explicites dans le cadre d'une politique aérienne; toutefois, nous croyons que la politique proposée permettra à Air Canada de conserver sa domination sur le marché et renforcera l'impression de plusieurs Canadiens de l'Ouest que les institutions les isolent du noyau économique du pays.

La récente politique proposée par Transports Canada d'utiliser Winnipeg comme ligne de démarcation permettant de distinguer les services aériens de l'Est et ceux de l'Ouest ne peut pas être justifiée économiquement et ne sert qu'à diviser le pays. Qui plus est, la limite proposée par Transports Canada sur les étapes que pourraient faire les transporteurs régionaux exacerbe le problème.

[Text]

Economically, the choice of Winnipeg as the east-west boundary clearly makes available a highly disproportionate share of market and profits to airlines east of this line. The denial of access to Toronto prevents a western regional carrier from providing its customers with convenient, efficient service to Canada's economic and social centre of gravity. From a political perspective, this approach only serves to reinforce the perception that western-based institutions will not be allowed to develop in any manner that might impinge on the profitability and dominance of centrally based Air Canada.

While it is neither our intention nor our desire to encourage such views, it must be realized that policies which reinforce perceptions of forced isolation and economic prejudice do not serve the national interest. With these thoughts in mind, we strongly urge the committee to recommend that Toronto be recognized as the only economically and politically justifiable east-west dividing line for purposes of airline regulatory policy.

• 2015

Fourth, whatever domestic policy is finally adopted, it is essential that its administration be protected from political interference in all but the most critical situations. The recent tendency of various parties to seek political redress for decisions unfavourable to them has led to considerable confusion and, in some cases, economic loss. While ad hoc, politically based decisions might be expedient in the short run, they will never be conducive to the development of a coherent and consistent policy. We believe that an independent Canadian Transport Commission is in the best position to formulate policy positions for government consideration and to oversee the administration of airline policy once it has been adopted by government. While we recognize that government must retain the ultimate right to reverse particular policy decisions, we doubt the wisdom of making major policy decisions outside the regulatory process.

En guise de conclusion, nous vous prions de vous pencher sur la création d'un système aérien qui reflète vraiment la réalité canadienne, avec toutes ses forces et ses faiblesses. Nous croyons qu'une politique de péréquation aérienne serait appuyée par la grande majorité de la population qui recherche l'efficacité économique, le choix du marché concurrentiel, la fierté régionale et l'identité canadienne. *Thank you.*

Le président: Merci beaucoup monsieur Ritchie.

I am going to proceed immediately with the questioning because I know we are going to be interrupted shortly by the bells. We will start with Mr. Nowlan, followed by Mr. Deniger.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I hope the witnesses appreciate that we are labouring here tonight potentially under sort of a audible guillotine. When the bells ring there are going to be

[Translation]

Sur le plan économique, le choix de Winnipeg comme ligne de démarcation entre l'Est et l'Ouest favorise l'Est de toute évidence, car elle donne aux lignes aériennes exploitées à l'Est de Winnipeg la part du lion du marché et des recettes. Le refus de permettre aux transporteurs régionaux un accès à Toronto les empêche d'assurer un service efficace et commode vers le noyau économique et social du pays. Sur le plan politique, cette approche renforce l'impression qu'on ne permettra pas aux institutions installées dans l'Ouest de prendre de l'expansion qui leur permettrait de grignoter les profits et la domination d'Air Canada dans le centre du pays.

Nous n'avons pas du tout l'intention d'alimenter de telles opinions, mais il faut reconnaître que des politiques qui renforcent l'impression d'isolation voulue ou de préférence économique vont à l'encontre de l'intérêt national. Cela dit, nous prions instamment le Comité de recommander que Toronto soit désignée comme la seule ligne de démarcation entre l'Est et l'Ouest que l'on puisse justifier tant sur le plan économique que politique dans le cadre de la réglementation des services aériens.

Quatrièmement, quelle que soit la décision finale sur la politique concernant le transport aérien intérieur, il faut protéger son application d'une ingérence politique, sauf dans les situations les plus graves. On a relevé dernièrement chez certains une tendance à demander des mesures politiques pour contrer des décisions qui les désavantagent; cette tendance a suscité beaucoup de confusion et, dans certains cas, des pertes d'argent. Des décisions politiques et ponctuelles peuvent sembler indiquées à court terme, mais elles ne permettront jamais de mettre au point une politique solide et cohérente. A notre avis, la Commission canadienne des transports est l'organisme le mieux placé pour élaborer des politiques, les soumettre au gouvernement et veiller à l'application de la politique sur le transport aérien lorsque celle-ci aura été adoptée par le gouvernement. Nous reconnaissons que le gouvernement doit conserver le droit définitif de révoquer des décisions particulières en matière de politique; par contre, nous ne croyons pas qu'il est sage de prendre des décisions importantes en matière de politique hors du contexte réglementaire.

In concluding, we urge you to consider setting up an air service system which truly reflects Canadian reality, with all its strengths and all its weaknesses. We feel that an air carrier equalization policy would be supported by a strong majority of Canadians who seek economic efficiency, a competitive market, regional pride and Canadian identities. *Merci.*

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie.

Nous passerons immédiatement aux questions, car la sonnerie va interrompre la séance sous peu. Je cède la parole à M. Nowlan et ensuite à M. Deniger.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'espère que les témoins savent que nous travaillons ce soir sous la menace d'une fin imminente de la réunion. Lorsqu'on déclenchera la sonnerie, il

[Texte]

some votes in the house, and the reality is that when we go to vote it will take some time to collect members who are very busy doing many things, and those things will not get them all there at the same time. The reality is we will not come back here.

I want to thank you very much for coming. Other than PWA which gave its points through Mr. Eyton very early in these hearings, if my memory serves me correctly, you really are the only so-called western viewpoint, I suppose, that we have heard other than CP. Even though CP may be based on Grant McConachie Boulevard in Vancouver, it has other interests that sometimes conflict with western feeling.

Very quickly, because all of the members would like to get a few questions in before the bells go, I appreciate your brief given tonight in both languages. Your institute study is where the solid substance is set out. I note you are putting particular stress on the CTC. Now, you say that you have to remove the political expediency or input, well, we are all politicians and there obviously has to be an escape valve somewhere, but in terms of the CTC, is public convenience a necessity? Your directive to it, or would you add other directives to it, or should not this committee give it some directive of policy to follow in administering domestic air policy? That is my first question. I notice in your brief, and, quite frankly, mostly in your book, you do not really talk too much about public convenience and necessity.

Mr. Everett Johnston (Chairman, Institute for Transportation Studies): I think it is a two-way street. I think it is necessary for the government to communicate to the CTC its feeling on policy, but I think that the policies should probably be formulated in the CTC and then be brought to the ministry to be accepted or rejected.

Mr. Nowlan: I agree, but do you not think there should be at least some standard the CTC should be following, or should they just do it on an ad hoc basis?

• 2020

Mr. E. Johnston: Well, even when there is a standard, the CTC, in the past, has made many ad hoc decisions and has always complained: when is a ministerial statement, let us say, a policy or not.

Mr. Nowlan: Well, if it is a ministerial statement of Transport on air policy, that gets to be pretty close to policy.

Okay, let us get on with that because time is of the essence here. You say in your presentation tonight that although you respect Air Canada's contribution to the country, you feel its dominance is a very real fact of life, and I certainly agree with that. Then you say "affirmative action". You reject full-scale deregulation, and that certainly has favour with many around this table, but you say that a revision of air policy should be based on the principle of affirmative action. Now what do you mean by that?

[Traduction]

Il faudra procéder au vote à la Chambre; dans ce cas-là, il faut toujours un certain temps pour réunir les députés qui vacquent à leurs travaux, et qui ne leur permettent pas de se rendre tous à la Chambre à la même heure. Tout cela pour dire que nous ne reprendrons pas la séance après notre départ. Je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation.

Outre PWA qui nous a envoyé son représentant, M. Eyton, au début de ces audiences, vous êtes le seul à nous exprimer le point de vue «de l'Ouest» si vous me permettez, exception faite de CP Air. Même si les bureaux de CP Air se trouvent sur le boulevard Grant McConachie à Vancouver, la société a d'autres intérêts qui vont parfois à l'encontre des points de vue des gens de l'Ouest.

Je serai bref, car tous les députés veulent vous poser quelques questions avant que la sonnerie ne soit déclenchée; j'ai écouté votre allocution bilingue avec intérêt. L'étude entreprise par votre institut nous explique vos arguments en détail. Je constate que vous vous en prenez à la CCT. Selon vous, il faut supprimer l'aspect politique des contributions; eh bien, nous sommes tous des hommes politiques et il faut prévoir une soupape; toutefois, pour en revenir à la CCT, faut-il nécessairement se plier aux exigences du public? Vous avez parlé d'orientation; ce comité ne devrait-il pas donner une certaine orientation à la politique concernant le service aérien intérieur? Voilà ma première question. Dans votre mémoire, et surtout dans votre livre, vous ne parlez pas beaucoup du besoin de desservir la population.

M. Everett Johnston (président, Institute for Transportation Studies): Il faut avoir une double approche. D'une part, le gouvernement doit faire connaître ses points de vue, sur la politique à la CCT; d'autre part, les politiques devraient probablement être formulées par la CCT et soumises au ministère qui les accepterait ou les refuserait.

M. Nowlan: D'accord, mais ne croyez-vous pas qu'il serait bon que la CCT respecte certaines normes, ou devrait-elle formuler des politiques à mesure qu'un besoin se fait sentir?

M. E. Johnston: Même si elle devait respecter certaines normes, dans le passé, la CCT a pris certaines décisions d'exception assorties de plaintes; il faut savoir si une déclaration du ministre constitue une politique ou non.

M. Nowlan: Eh bien, s'il s'agit d'une déclaration du ministre des Transports sur la politique concernant le transport aérien; cela s'apparente à une politique.

Parlons d'autre chose, car le temps passe. Dans votre déclaration, vous reconnaissez la contribution d'Air Canada et vous parlez de son rôle prépondérant au pays. Je suis d'accord avec vous. Vous parlez ensuite d'action positive. Vous rejetez l'idée d'une déréglementation générale, ce qui vous vaudra l'accord de plus d'un député autour de cette table; mais, vous prétendez qu'une révision de la politique concernant le transport aérien doit être axée sur le principe de l'action positive. Que voulez-vous dire, au juste?

[Text]

Mr. Ritchie: I think, if you were really serious about working towards the kind of model we believe is appropriate, you would have to set down a timetable over some period of years, five years perhaps, so that Air Canada and any group could adapt. You do not just come in and change things overnight. You would, systematically over time, try to undergo a process of route reallocation whereby CP Air and the regionals would be given greater access and Air Canada less access to some of the routes which currently exist.

Mr. McDermid: You mean you would take some away from them?

Mr. Ritchie: Exactly.

Mr. Nowlan: That is getting close to my last question which is in several parts perhaps.

Just on that point, affirmative action, we have had evidence here before of something in the Economic Council, to have a swinging door, a swinging door up and not a swinging door down. You suggested in your blue book some interesting proposals of consolidation which perhaps is not swinging but real merging. I mean the Wardair versus CP type of thing.

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Nowlan: First, the swinging door policy for the locals and the regionals to have the potential to go upwards; would that be a type of affirmative action if they could, and if the market would sustain it?

Mr. Ritchie: I do not think we fully agree with, for example, the locals or the regionals moving up to be nationals. I think we will try to establish clear sets of guidelines for their current status. I would not see the locals moving up. No, I would not agree with that.

Mr. Nowlan: Let us talk about the regionals, Nordair and Quebecair, merging and providing service into the west, forgetting about the artificial division that now isolates Winnipeg into a never-never land.

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Nowlan: I completely agree with you, but others are going to examine you on that.

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. Nowlan: So then is your affirmative action really one way? Is it a true affirmative action or is it an affirmative action with barnacles and conditions on it?

Mr. Ritchie: It is action to, over time and as painlessly as possible, reduce the scope of Air Canada's operations and expand the scope of other airlines' operations so that they are on a more equal footing in overall size and route availability.

Mr. Nowlan: My last question then, because others have to have a chance here.

[Translation]

M. Ritchie: Si vous aviez sérieusement l'intention d'adopter un modèle du genre que nous vous proposons, il vous faudrait fixer un échéancier de 5 ans, disons, qui permettrait à Air Canada et aux autres sociétés de s'adapter. Il ne s'agit pas d'intervenir et de changer les choses du jour au lendemain. De façon systématique et progressive, vous tenteriez de procéder à une redistribution des routes, qui, d'une part, donnerait un plus grand rayon d'action à CP Air et aux transporteurs régionaux et, d'autre part, réduirait l'accès d'Air Canada à certaines routes déjà exploitées.

M. McDermid: Autrement dit, vous lui enlèveriez certaines routes?

M. Ritchie: Exactement.

M. Nowlan: Nous nous rapprochons de ma dernière question qui comporte peut-être plusieurs volets.

Puisqu'il s'agit d'action positive, justement, on nous a déjà parlé d'un principe qui a cours au Conseil économique: celui d'ouvrir les portes à l'expansion au lieu de les fermer. Votre Livre bleu contient des propositions intéressantes de consolidation; il ne s'agit peut-être pas d'expansion mais d'une fusion, en réalité. Je pense à Wardair et à CP Air, par exemple.

M. Ritchie: Oui.

M. Nowlan: D'abord, la politique d'ouvrir les portes permettrait aux transporteurs locaux et régionaux de prendre de l'expansion; cela correspond-il à votre idée de l'action positive? Le marché pourrait-il soutenir ce genre de mesure?

M. Ritchie: Nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec l'idée de transformer en transporteurs nationaux les transporteurs locaux ou régionaux. Nous tenterons plutôt de fixer des principes directeurs précis en tenant compte de leur situation actuelle. Je ne peux pas m'imaginer comment les transporteurs locaux deviendraient nationaux. Je ne suis pas d'accord.

M. Nowlan: Parlons des transporteurs régionaux, de Nordair et de Québecair qui pourraient être fusionnés et être exploités dans l'Ouest s'il n'y a pas cette frontière artificielle qui isole et transforme Winnipeg en pays des merveilles.

M. Ritchie: Oui.

M. Nowlan: Je suis tout à fait d'accord avec vous, mais on vous posera beaucoup de questions à ce sujet.

M. Ritchie: Oui.

M. Nowlan: Vous parlez donc d'une action positive mais dans un sens seulement. Est-ce qu'il s'agit réellement d'action positive ou d'action positive assortie de crampons et de conditions?

M. Ritchie: Il s'agit d'une action qui réduira à la longue et avec le moins de difficultés possible l'étendue des opérations d'Air Canada en donnant aux autres lignes aériennes un plus grand champ d'action, pour en arriver au point où ces deux groupes sont plus ou moins sur le même pied en ce qui a trait aux opérations et aux routes.

M. Nowlan: Une dernière question, puisque je dois permettre aux autres de prendre la parole.

[Texte]

I really enjoyed your page 4 in getting into something that we, as politicians, obviously know is there, but you set it out pretty well; that, from a political perspective, we are getting into boundaries; that in effect you have to have a change in the boundaries.

You mentioned the independent CTC on page 5. You believe an independent Canadian Transport Commission is in the best interest and position to define this policy. I would just like your quick capsule comment. Do you have some questions about the independence of the Canadian Transport Commission now? How many westerners are on it right at the moment?

Mr. E. Johnston: Not very many that I know of.

Mr. Nowlan: If you can find any.

Mr. E. Johnston: I think since Eddy LaBorde is gone, I guess—

Mr. Nowlan: Well, he moved to Ottawa, anyway.

Mr. E. Johnston: Yes, anyway.

Mr. Nowlan: What would you suggest to make it more independent then, if you have any suggestions?

Mr. Ritchie: I think what we are trying to say is that, whether or not it is independent, once the policy directives have been given, they should be then transferred over to the CTC. Insofar as is possible, they should be left with the responsibility of administering them in as independent a manner as possible. That is what we are trying to get at.

• 2025

Mr. McDermid: Does that not happen now?

Mr. E. Johnston: We have seen a number of cases where the commission increasingly seems to be overruled by Cabinet. The Nordair case is not the latest, but it shows you what happens when the CTC is overruled.

The Chairman: Mr. Deniger.

Mr. Deniger: To pursue that last statement, I disagree with you.

Mr. E. Johnston: Okay.

Mr. Deniger: In fact, I am sure that if you read again the last annual report of the CTC, which outlines every single case that was referred to the Governor in Council for an appeal, very few have been turned down. Those that were turned down were turned down or reversed for very good reasons.

For example, I am sure that Mr. Nowlan has to agree with the EPA Halifax—Toronto run. That was certainly a very sound Cabinet decision. I do not know of any Governor in Council decision that changed, modified or varied a CTC decision which I personally did not agree with. Why do you not identify a few appeals to the Cabinet that you disagree with that were turned down from the CTC?

[Traduction]

J'ai lu la page 4 avec plaisir; vous parlez d'une situation bien connue des hommes politiques, mais vos termes sont bien choisis; il s'agit du plan politique et des frontières; il faut changer les frontières.

A la page 5, vous préconisez une CCT indépendante. Si elle est indépendante, la Commission canadienne des transports serait tout indiquée pour élaborer cette politique. J'aimerais avoir un commentaire très bref à ce sujet. Doutez-vous de l'indépendance actuelle de la Commission canadienne des transports? Combien de gens de l'Ouest travaillent à la Commission à l'heure actuelle?

M. E. Johnston: Je n'en connais pas beaucoup.

M. Nowlan: Vous cherchez peut-être en vain.

M. E. Johnston: Depuis qu'Eddy Laborde est parti...

M. Nowlan: Eh bien, il est déménagé à Ottawa, celui-là, au moins.

M. E. Johnston: Que peut-on y faire?

M. Nowlan: Que feriez-vous pour rendre la CCT plus indépendante?

M. Ritchie: Au fond, la question n'est pas là: mais, lorsque les politiques ont été décidées, on devrait s'en remettre à la CCT. Dans la mesure du possible, c'est la CCT qui devrait être chargée d'appliquer les politiques de façon autonome. Voilà l'idée.

M. McDermid: N'est-ce pas ce qui se passe maintenant?

M. E. Johnston: Il semble, à la lumière de plusieurs cas, que la Commission soit de plus en plus dans ses décisions contrée par le Cabinet. Le cas de Nordair n'est pas le dernier, mais il vous montre ce qui se passe dans ce cas.

Le président: Monsieur Deniger.

M. Deniger: Là-dessus, je suis en désaccord avec vous.

M. E. Johnston: Bien.

M. Deniger: En fait, je suis certain que si vous regardez le dernier rapport annuel de la CCT, qui reprend chaque cas dont le gouverneur en conseil a été saisi, dans une procédure d'appel, vous constaterez qu'il y en a eu très peu qui ont été rejetés. Ceux qui l'ont été, l'ont été pour de très bonnes raisons.

Je suis sûr, par exemple, que M. Nowlan est d'accord avec la décision concernant la ligne Halifax-Toronto de EPA. Je crois que la décision du Cabinet en l'occurrence a été tout à fait judicieuse. De façon générale, chaque fois que le Gouverneur en conseil est intervenu dans une décision de la CCT, j'étais d'accord. Citez-donc des cas où il y a eu procédure d'appel auprès du Cabinet, et avec lesquels vous êtes en profond désaccord.

[Text]

The Chairman: Dr. Johnston.

Mr. E. Johnston: I thought I would give you one, which is Nordair.

Mr. Deniger: What part of Nordair? What Nordair one exactly? Are you talking about the take-over? Are you talking about the routes to Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg? Which one are you referring to?

Mr. E. Johnston: I am talking about the take-over.

Mr. Deniger: What exactly was the problem with that one?

Mr. E. Johnston: As I understand it, the CTC said that the take-over should supersede—

Mr. Deniger: The take-over by whom?

Mr. E. Johnston: By Air Canada.

Mr. Deniger: It did not pass. So there has been no reversal.

Mr. E. Johnston: It was several years ago.

Mr. Deniger: Personally, having been a former counsel with the CTC, having worked in the office of a Minister of Transport and now being a politician, I think the best safeguard the people of Canada have is the appeal to the Governor in Council, because so very often that is where common sense happens. The worst thing we can ever do as politicians—and I will certainly fight basically to the end—would be any lessening of powers by the political because we are the ones who are accountable: we are the ones who have to go in an election and we have our names on the ballot. I was on the committee that dealt with regulatory reform. I do not know if you saw the Peterson report, but we debated that issue throughout and we said these things stay because we have to make . . . I am curious before—I will ask you a question and then you can comment on what I have said. Is it your belief, then, that policy should be in the hands of a court of record instead of being in the hands of the politicians, the ones who are accountable to the people?

Mr. Ritchie: Not at all, not at all.

Mr. E. Johnston: I think you misunderstand.

Mr. Ritchie: We do not say that. What we are saying is it is a question of the frequency with which this occurs and the impact that has on any airline or anyone else who is trying to plan in the long term. If anyone is buying airplanes that are going to be in service for 10, 15 years, however long they are going to be in service, if they cannot predict the kind of environment they are going to have to work in, then it is very hard for them to make the trade-offs that are necessary. Now, in extreme cases, and politically important, I agree: it must come back. But if you set down a good clear policy, then surely the cases that have to come before the Governor in Council should be minimized.

Mr. Deniger: If you were talking to me about regulatory lag, about the length of time it takes between the time you file an application with the CTC and the time you get a decision, I

[Translation]

Le président: Monsieur Johnston.

M. E. Johnston: Je voulais justement vous citer le cas de Nordair.

M. Deniger: De quoi voulez-vous parler exactement? Voulez-vous parler de la reprise de Nordair, voulez-vous parler des lignes qui desservent Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg? À quoi faites-vous allusion?

M. E. Johnston: Je parle de la prise de contrôle de Nordair.

M. Deniger: Où est le problème?

M. E. Johnston: Si je ne me trompe, la CCT s'était prononcée en faveur d'une prise de contrôle . . .

M. Deniger: Par qui?

M. E. Johnston: Par Air Canada.

M. Deniger: Finalement ça n'a pas été confirmé. Il n'y a donc eu aucune décision contraire.

M. E. Johnston: Cela remonte à plusieurs années.

M. Deniger: En ce qui me concerne, et à la lumière de mon expérience à la CCT et au bureau du ministre des Transports, et me retrouvant maintenant du côté politique, je pense que la meilleure garantie dont puissent être assurés les Canadiens, c'est qu'il y a une procédure d'appel auprès du gouverneur en conseil, puisque cela permet souvent au bon sens de l'emporter. La pire des décisions que nous puissions prendre, en tant qu'hommes politiques—et je suis prêt à me battre jusqu'au bout là-dessus—serait d'affaiblir nos propres pouvoirs, alors que nous sommes les derniers responsables: c'est nous finalement qui devons nous représenter devant les électeurs. À ce propos, j'ai participé au Comité sur la réforme de la réglementation, je ne sais pas si vous avez pris connaissance du rapport Peterson, où il est précisément question de ce problème, et où nous avons finalement décidé . . . À ce propos j'aimerais vous poser une question. Pensez-vous que les questions politiques doivent être remises entre les mains des tribunaux, et non des hommes politiques, c'est-à-dire de ceux qui sont responsables devant le peuple?

M. Ritchie: Absolument pas.

M. E. Johnston: Je pense qu'il y a un malentendu là-dessus.

M. Ritchie: Ce n'est pas ce que nous sommes en train de défendre. Ce que nous mettons en question, c'est la fréquence des cas qui se sont présentés, et les répercussions que cela peut avoir sur les lignes aériennes qui cherchent à planifier à long terme. Lorsque l'on acquiert des appareils qui doivent servir pendant dix ou quinze ans, un minimum de prévision est indispensable pour pouvoir faire les choix dont on a besoin. Certainement que dans certains cas particuliers et exceptionnels, importants du point de vue politique, la question doit être renvoyée en appel. Mais si vous arrivez à poser clairement une politique suffisamment fondée, il y aura un minimum de cas qui devront être présentés au gouverneur en conseil.

M. Deniger: S'il est question maintenant des délais administratifs, entre le moment où vous faites une demande à la CCT et le moment où la décision est rendue, je tendrais à vous

[Texte]

might agree with you. I think a possibility might be an amendment to the National Transportation Act in which we say you have to come to a decision within x number of months from the application, and that not only for the air mode but for all modes under the CTC.

But I do not know of any Governor in Council decisions that really took a long time to happen. And do you know why? Because what happens from a decision by the Governor in Council involves tremendous interest, tremendous political interest; there is immense pressure and the worst thing a politician wants is to have that pressure stay for a long time. It wants to get rid of the decision. It does not want it to stay.

I think on paper you might be right when you say that when a businessman wants to make investments in planes or whatever he wants to know basically what the ground rules are. I think that if we have a policy which is sensible, if we have a policy which has enough that it is not too rigid and to a point where the CTC has absolutely no other You know if you apply you are going to get it or not. Then you have some say. But I tell you that the end result has got to be in the hands of the politicians.

• 2030

The Chairman: Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: I agree with you. There is no dispute on that issue. But what does concern me is when a body as competent as the CTC has studied an issue for some time, comes down with a ruling that is obviously subject to different interpretations, or people can have different views on that ruling, but then within a very short time, and perhaps very little study on the part of a minister who does not have the time to do it, that decision is reversed on perhaps inadequate consideration, then that bothers me.

Mr. Deniger: What bothers me sometimes is that people cannot see the forest for the trees, and when you take a hell of a long time to make up your mind you seem to forget what the problem was at the start.

Mr. Ritchie: Fair enough.

Mr. Deniger: If a decision was dealt with at the time the problem exists instead of two years after You know very well, for example, let us take cases under Section 23 of the National Transportation Act which deals with public interest in the railroad, for example, indeed, the rapeseed cases and other very important western issues, the pulp and paper cases. These decisions took two years, four years, five years before they came. Of course the pulp and paper mills do not know what they are going to do, and the rapeseed growers do not know the future. But that is not the fault of the Governor in Council. If there is a fault of the parliamentarians it is not having put in the legislation a clause that forces the CTC to come with a decision at the end. And I tell you, the bodies that come to us, the carriers, they do not mind the last kick at the can at the Governor in Council, far from it. Nor does the Consumers' Association. They like that.

[Traduction]

donner raison. On pourrait penser à amender la Loi nationale sur les transports, où un délai maximum serait prévu, à partir du moment où la demande est déposée; et cela, non seulement pour les transports aériens, mais pour tous les modes de transport qui dépendent de la CCT.

Cependant, je ne me souviens pas que certaines décisions du gouverneur en conseil aient demandé tant de temps que cela. La raison en est simple. Toute décision prise au niveau du gouverneur en conseil suppose des intérêts importants, des intérêts politiques énormes, et donc une pression insoutenable à la longue. On veut donc se débarrasser le plus rapidement possible de ce genre de décision.

Du point de vue théorique, vous avez absolument raison; les hommes d'affaires qui investissent, qu'il s'agisse d'avions ou d'autre chose, veulent évidemment connaître à l'avance, et pour l'essentiel, ce que la réglementation sera. Mais si nous arrivons à mettre sur pied de bonnes politiques, c'est-à-dire des politiques qui ne soient pas trop rigides, et que la CCT a absolument . . . A toute demande il y aura une réponse, mais vous aurez voix au chapitre. Le résultat final, tout de même, doit dépendre des hommes politiques.

Le président: Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Je suis d'accord avec vous. Là-dessus, il n'y a aucun doute. Tout de même, je m'inquiète de voir qu'un organisme aussi compétent que la CCT puisse prendre des décisions, après étude approfondie, qui puissent faire l'objet d'interprétations différentes, et étant donné que le ministre n'a pas toujours le temps de revoir le dossier à fond, cette décision est ensuite annulée, sur foi d'éléments qui ne sont peut-être pas toujours bien pesés. Voilà qui m'inquiète.

M. Deniger: Ce qui m'inquiète c'est que très souvent les arbres empêchent de voir la forêt; à force de trop réfléchir, on finit par ne plus savoir quel était le problème au départ.

M. Ritchie: En effet.

M. Deniger: Si les décisions étaient prises au moment où le problème se pose, au lieu d'attendre deux ans, vous connaissez certainement l'exemple de l'article 23 de la Loi nationale des transports, où il est question des chemins de fer et de l'intérêt général, ou bien du cas des graines de colza, ou dans l'Ouest d'autres questions importantes comme l'industrie des pâtes et papiers. Voilà toutes des décisions qu'il a fallu attendre deux, quatre ou même cinq ans. Dans des cas comme ceux-là, évidemment, les usines à papiers ne savent pas ce qu'elles vont devoir faire, même chose pour les cultivateurs de colza. Mais ce n'est pas de la faute du gouverneur en conseil. Et il n'y a certainement pas faute non plus de la part des parlementaires d'avoir inscrit une clause dans la loi, par laquelle la CCT est finalement contrainte de prendre une décision. Et je peux vous dire que tous ceux qui viennent nous voir, qu'il s'agisse des transporteurs ou autres, ne sont pas du tout mécontents que le

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Deniger.

We have a few minutes yet and I am going to proceed.

I just might remind the witnesses that the CRTC is a pretty independent body and as a result of its independence New Brunswick, for instance, still does not have a CBC-owned and operated television station, the only province in the country that does not have. And I wish that there was some more political control, for instance, over—

Mr. Corbin: They need studios. They have stations but no studios.

The Chairman: They do not have an English language television station, period, in New Brunswick. They have an affiliate that cut the premier off to run Woody Woodpecker during the constitutional conference. Anybody who wishes to can make the comments they want about that, but he happens to be the Premier of New Brunswick and one would have thought that the television station affiliated with the National Broadcasting System would have had a little more class than that.

Mr. Corbin: You are attacking my former employer, sir.

The Chairman: They deserve to be attacked.

Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Pardon my outburst.

Mr. McDermid: Oh, that is fine. The CRTC, I am sure, will be very interested in your testimony.

I want to get back to the CTC. I find this brief and your comments somewhat in conflict, if I read them right. One thing you said a little earlier was that your idea of deregulation is to take some flights away from Air Canada and give them to somebody else.

Mr. E. Johnston: That is not what I said.

Mr. McDermid: Well, I asked you if you wanted to take flights away from Air Canada.

Mr. Ritchie: But I did not say it was deregulation.

Mr. McDermid: You want more regulations.

Mr. Ritchie: No. Mr. Nowlan asked what we meant by affirmative action, and that is what I was talking about.

Mr. McDermid: So you are not against regulation, you just want it to be more fair. You want to spread the pie a little.

Mr. Ritchie: We want more—I guess I could use the word—more regulated competition.

[Translation]

gouverneur en conseil soit mis en cause. Ni même l'Association des consommateurs. Ils en sont tout à fait satisfaits.

Le président: Merci, monsieur Deniger.

Il nous reste quelques minutes, je vais donc avancer.

Je rappellerai ici aux témoins que le CRTC est un organisme relativement indépendant, voilà pourquoi Radio-Canada n'a toujours pas de poste émetteur au Nouveau-Brunswick; c'est d'ailleurs le seul cas dans tout le Canada. J'aimerais donc qu'il y ait là plus de contrôle politique, par exemple sur . . .

M. Corbin: Ils ont besoin de studios. Le poste existe, mais non les studios.

Le président: Le Nouveau-Brunswick n'a même pas de programmes en anglais pour la télévision. Pendant la conférence sur la constitution le poste affilié coupait les discours du premier ministre pour faire passer des dessins animés de Woody Woodpecker. Vous me direz ce que vous voudrez, mais c'est tout de même le premier ministre du Nouveau-Brunswick, et on aimerait quand même qu'un poste émetteur affilié au système national de télédiffusion ait un petit peu plus de tenue.

M. Corbin: Vous êtes en train d'attaquer mon ancien employeur, monsieur.

Le président: Je crois que c'est ce qu'il mérite.

Monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président.

Le président: Excusez mon mouvement d'humeur.

M. McDermid: Il n'y a pas de mal. Le CRTC sera certainement intéressé par votre témoignage.

J'aimerais revenir à la CCT. Je trouve quelques contradictions entre ce mémoire et vos déclarations. Vous avez dit par exemple que l'idée de déréglementation consistait à enlever certaines routes à Air Canada pour le bénéfice d'une autre compagnie.

M. E. Johnston: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. McDermid: Je vous ai pourtant demandé si vous vouliez enlever la responsabilité de certains vols à Air Canada.

M. Ritchie: Mais je n'ai pas dit que c'était cela la déréglementation.

M. McDermid: Vous voulez au contraire une réglementation plus serrée.

M. Ritchie: Non. M. Nowlan a demandé ce que nous voulions dire en parlant d'action positive, et c'est ce dont je parlais.

M. McDermid: Vous n'avez rien, donc, contre la réglementation; vous voulez qu'elle soit plus équitable. C'est-à-dire, partager le gâteau.

M. Ritchie: Ce que nous voulons, je pense que le terme est exact, c'est une concurrence mieux réglementée.

[Texte]

Mr. McDermid: More regulated competition. Okay.

Mr. E. Johnston: Could I add to that?

The Chairman: Yes.

Mr. E. Johnston: Just a second here.

If we look at what has happened as far as the growth of the regional air carriers since the 1966 Regionair Carrier Policy Statement, from 1966 to 1970 their share of the market increased from 9 per cent to about 12 per cent; from 1970 to 1975 their share of the market increased from 12 per cent to 16 per cent; but in the last five or six years that share of the market has remained constant at about 16 per cent. In other words, relative to Air Canada, the regional air carriers have not been growing. They have been increasing in absolute terms but in share of the market for the last six years there has not been any growth. If you consider that Air Canada, at least for the time being, has acquired Nordair, we are back to 12 per cent for regional air carriers, which is where we were at in 1970, 12 years ago.

• 2035

Mr. McDermid: In all fairness, Nordair is still a regional air carrier. It does not matter who the hell owns it, it is still a regional air carrier. We will not get into that right now.

Let me ask you some specifics. I agree with my colleague, Mr. Deniger, when he says that to take the political end of things out of the thing entirely and to turn it over to a group of bureaucrats or a commission, you cannot do that. But let me ask you specifically: Would you be in favour of an appeal to the Governor in Council if it was purely a 'we confirm the decision of the CTC', or we say, no, go back and do it again, rather than making another decision per se; in other words, a veto, just a straight veto?

Mr. E. Johnston: Yes, we would think that would be a good idea.

Mr. McDermid: You would like that better than what they have the power to do now, and that is to reverse a decision and do anything.

Mr. Ritchie: And make another one without necessarily having had the time to put much thought into it. There must be an appeal to the political process.

Mr. McDermid: You tell me they do not have much time to put into it; now, let us talk about that. CP Air was granted a Toronto-Halifax in March, early in the spring.

The Chairman: Or last fall.

Mr. McDermid: Yes. It was appealed in the right time period and time dragged on and on and on for Governor in Council before they reversed it to EPA; I mean there was a considerable length of time in there, so they had a hell of a lot of time. The other side of the coin is, did they have too much of time, because CP Air all of a sudden had their transferred

[Traduction]

M. McDermid: Une concurrence qui soit mieux réglemée. Très bien.

M. E. Johnston: Puis-je faire une remarque?

Le président: Je vous en prie.

M. E. Johnston: Une seconde.

Si l'on étudie la croissance des transporteurs aériens régionaux, depuis la déclaration de politique relative au transport aérien régional de 1966, on constate que leur part du marché s'est accrue de 9 p. 100 à 12 p. 100 entre 1966 et 1970, puis de 12 à 16 p. 100 pour la période qui va de 1970 à 1975; depuis cinq ou six ans, cette part est restée constante, soit environ 16 p. 100 du marché. En d'autres termes, la part des transporteurs aériens régionaux ne s'est pas accrue par rapport à celle d'Air Canada. En chiffres absolus il y a eu croissance, mais la part du marché est restée constante depuis six ans. Si pendant le même temps Air Canada a absorbé Nordair, nous nous retrouvons à 12 p. 100 pour les transporteurs régionaux, c'est-à-dire là où ils en étaient en 1970, il y a 12 ans.

M. McDermid: En toute justice, Nordair doit toujours être considéré comme un transporteur aérien régional. Peu importe qui en est propriétaire, mais laissons cela pour le moment.

Je vais vous poser quelques questions plus précises. Je suis d'accord avec mon collègue M. Deniger, qui juge inacceptable de confier ce genre de questions à l'administration ou à une commission, et de maintenir le politique à l'écart. Maintenant, j'aimerais savoir si vous seriez d'accord avec une procédure d'appel auprès du gouverneur en conseil qui lui permettrait soit de confirmer, soit de renvoyer la décision à la CCT, pour qu'elle soit revue; en d'autres termes, un droit de veto, pur et simple, sans possibilité d'aménager la décision?

M. E. Johnston: Oui, ce serait une très bonne idée.

M. McDermid: Cela vous semblerait préférable à ce qui se passe maintenant, et qui lui donne tous les droits.

M. Ritchie: Oui, et entre autres d'imposer une décision, sans avoir pu vraiment étudier la question à fond. Il faut qu'il y ait possibilité d'appel au niveau politique.

M. McDermid: Vous nous dites qu'ils n'ont pas toujours le temps d'étudier la question à fond; parlons-en un peu. Depuis mars, ou le début du printemps, CP a eu le droit d'établir une liaison entre Toronto et Halifax.

Le président: A l'automne dernier peut-être.

M. McDermid: Oui. Un appel a été déposé dans les délais prévus, et il a fallu ensuite beaucoup de temps avant que le gouverneur en conseil annule la décision au profit d'EPA; voilà donc des délais extrêmement longs, CP Air s'est retrouvé avec des décisions à annuler, en matière de personnel et d'agences. Ne devrait-il pas y avoir une limite de temps pour rendre une décision d'appel?

[Text]

staff set up stations, so on and so forth? Do you put a time limit on the appeal procedure?

Mr. Ritchie: There should be time limits on so people know what they are. I would take the other case of the Lethbridge Timeair-PWA reversal of a policy decision, where there was not very much time taken. That is what I have in the back of my mind, certainly.

Mr. McDermid: I do not know the timing on that, so I can not comment on that one.

Mr. Deniger: There are reasons for that.

Mr. Ritchie: I am sure; there are always reasons.

Mr. McDermid: Let me ask you this, are you in favour of two national airlines, or should it be opened up?

Mr. Ritchie: Two national airlines.

Mr. McDermid: Two national airlines and keep it at that.

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. McDermid: Okay. My second question is, are you in favour of four regional airlines and holding it at that?

Mr. Ritchie: No, we are in favour of two regional airlines.

Mr. McDermid: Two regional airlines only—eastern Canada and the west!

The Chairman: What are you going to do with the other two?

Mr. Ritchie: We think the current system in the east is probably pretty inefficient. I would like to see one large eastern regional airline.

Mr. McDermid: Public or private ownership, or you do not care?

Mr. Ritchie: Private preferably, but I can accept public.

The Chairman: Public or private in the west?

Mr. Ritchie: I would accept either. I do not think that is the necessary criteria. I would prefer it to be private.

The Chairman: Okay, I just wanted to see if it was consistent. Go ahead, Mr. McDermid.

Mr. McDermid: Thank you, Mr. Chairman. A boundary line has been drawn through Winnipeg to Resolute Bay. You are suggesting the line might go through Toronto. Have you given any thought to not having a line at all?

Mr. Ritchie: Yes.

Mr. McDermid: And?

Mr. Ritchie: Well, then you get in the situation of creating more national airlines. And to answer your first question, or one of your earlier questions, I think two is probably enough in

[Translation]

M. Ritchie: Oui, on devrait imposer des délais, et que tout le monde les connaisse. Mais je pense aussi au cas de l'annulation d'une décision politique concernant Lethbridge Timeair-PWA, où on a fait très vite. Voilà certainement ce à quoi on devrait tendre.

M. McDermid: Je ne me souviens plus du temps qu'il a fallu, et je ne peux faire aucune remarque à ce propos.

M. Deniger: Il y a de bonnes raisons à cela.

M. Ritchie: Certainement, il y a toujours une raison à quelque chose.

M. McDermid: J'aimerais savoir si vous seriez favorable à l'existence de deux compagnies aériennes nationales?

M. Ritchie: Deux compagnies nationales.

M. McDermid: Oui, deux et pas plus.

M. Ritchie: Oui.

M. McDermid: Très bien. Maintenant j'aimerais savoir si vous pensez que quatre compagnies régionales serait un bon chiffre?

M. Ritchie: Non, nous pensons qu'il devrait y avoir deux compagnies régionales.

M. McDermid: Deux seulement, pour l'est et pour l'ouest du Canada!

Le président: Qu'allez-vous faire des deux autres?

M. Ritchie: Nous pensons qu'actuellement, le réseau de transport aérien dans l'Est n'est pas efficace. J'aimerais qu'il y ait une grande compagnie régionale pour tout l'Est.

M. McDermid: Une société d'État, ou au contraire une compagnie privée, ou cela vous est-il égal?

M. Ritchie: Ma préférence va au privé, mais j'accepterais aussi l'idée d'une société d'État.

Le président: Et dans l'Ouest?

M. Ritchie: Cela me serait assez égal. Je ne pense pas que ce soit le critère essentiel. Mais je préférerais une compagnie privée.

Le président: Très bien, je voulais voir si tout cela était logique. Allez-y, monsieur McDermid.

M. McDermid: Merci, monsieur le président. On a tracé une ligne de démarcation qui va de Winnipeg à Resolute Bay. Vous proposez que l'on fasse passer cette ligne par Toronto. Avez-vous pensé qu'on pourrait très bien abandonner cette idée?

M. Ritchie: Oui.

M. McDermid: Et alors?

M. Ritchie: Il faudra alors faire appel à plus de compagnies nationales. Et pour répondre à votre première question, je pense que deux compagnies seraient suffisantes d'un point de

[Texte]

terms of the overall efficiency and the role that regionals have. I think we all recognize that regionals have a different role and have to be structured differently. I know the temptation would be great for any successful regional airline to go national if there was not a dividing line.

Mr. Nowlan: What would have happened to CP?

Mr. Ritchie: Well, I do not know what would have happened.

Mr. McDermid: Okay, let me ask you this. I want to get back to the competition for a minute. Correct me if I am wrong, but you are for regulation, but a different type of regulation to try to take the dominance of Air Canada out of air transportation in Canada.

• 2040

Mr. Ritchie: To offer greater choice to the extent that it is at all economically viable to the consumer.

Mr. McDermid: Why would you not open up to other airlines route service now by Air Canada and let them compete, as opposed to taking it away from Air Canada and all of a sudden turning it into another—another— non-profitable Crown corporation? Taylor has just got the damn thing making money now. Now you suggest that we are going to take some stuff away from them, and probably go back to their old loss position of some five years ago. I am sorry, and maybe I am a little thick, but are you saying we should take away Air Canada's rights to North Bay, Sault St. Marie and Thunder Bay, and give them to EPA or to PWA or something like that? Is that what you are saying?

Mr. Ritchie: I am not speaking about specific routes, but that is the idea.

Mr. E. Johnston : I would differ a little bit here. Air Canada has quite a few routes where they do not have competition. On at least 50 per cent of their medium-density routes, they do not have competition. We feel that there should be at least two carriers on those routes.

Mr. McDermid: But why should that not just be opened up? Why would you take it away from Air Canada? Why not just allow another airline to cover those routes? For example, why not give Nordair the Toronto—Ottawa run? Nordair is a bad example because it is 85-per-cent-owned by Air Canada, but Quebecair, say, or whoever it may be.

Mr. E. Johnston : Right. I would prefer that process.

Mr. McDermid: So what you say is that regionals should be able to compete with the nationals on what we call intermediate runs?

Mr. E. Johnston : Yes.

Mr. Deniger: May I ask a supplement, John? Is there no room for you for Wardair?

[Traduction]

vue de la rentabilité globale et étant donné le rôle des compagnies régionales. Nous sommes tous d'accord pour dire que ces dernières doivent avoir un rôle et une structure différents. Il serait extrêmement tentant pour toute compagnie régionale prospère de passer au niveau national, s'il n'y avait pas de ligne de démarcation.

M. Nowlan: Que ce serait-il passé pour CP?

M. Ritchie: Je ne puis vous répondre.

M. McDermid: Très bien. J'aimerais revenir à la notion de concurrence. Dites-moi si j'ai bien compris: vous êtes en faveur de la réglementation, mais d'une réglementation différente afin qu'Air Canada cesse de dominer les transports aériens canadiens.

M. Ritchie: Tout cela pour que les choix aux consommateurs soient plus nombreux et qu'ils y gagnent du point de vue économique.

M. McDermid: Pourquoi ne pas ouvrir alors les autres routes qui sont en ce moment monopolisées par Air Canada, permettre la concurrence, plutôt que de les enlever à Air Canada pour les confier à une autre—à simplement une autre société de la Couronne qui ne fera pas de bénéfices? Taylor arrive justement maintenant à en faire. Alors vous voulez lui enlever son affaire, pour revenir à cette position de déficit qu'ils ont connu il y a 5 ans. Excusez-moi si j'ai du mal à comprendre, mais êtes-vous bien en train de nous proposer de supprimer certains vols d'Air Canada, à North Bay, Sault Ste-Marie et Thunder Bay, pour les donner à EPA ou PWA? Vous ai-je bien compris?

M. Ritchie: Je ne pensais à aucun exemple précis, mais c'est bien l'idée.

M. E. Johnston: Je suis d'un avis légèrement différent là-dessus. Il y a pas mal de vols où Air Canada a l'exclusivité. Sur au moins 50 p. 100 de ses vols de fréquentation moyenne, elle n'a aucun concurrent. Nous pensons que ces vols devraient être assurés par au moins deux transporteurs.

M. McDermid: Mais pourquoi ne pas simplement ouvrir l'accès à ces vols? Pourquoi les enlever à Air Canada? Pourquoi ne pas, tout simplement, permettre à une autre compagnie d'assurer ces mêmes vols? Par exemple, Nordair pourrait faire Toronto-Ottawa? Nordair est un mauvais exemple puisqu'elle est propriété à 85 p. 100 d'Air Canada; mais Québecair, par exemple.

M. E. Johnston: Justement. Je préférerais ce genre de décision.

M. McDermid: Ce que vous nous dites c'est que les compagnies régionales devraient pouvoir concurrencer les nationales sur ce que nous appelons les moyens courriers?

M. E. Johnston: Oui.

M. Deniger: Puis-je poser une autre question, John? Vous n'avez pas de place pour Wardair?

[Text]

Mr. E. Johnston : The proposed policy does not deal with Wardair.

Mr. McDermid: That is right. I will pursue that. It is a pretty big outfit in Canada. It is a large employer; it is a very significant factor in the travel industry, and you cannot ignore it. As much as maybe they would like to ignore it, one cannot ignore it. So what will we do with it?

Mr. E. Johnston : All right. Well, Transport Canada ignored it, but we do not have to.

Mr. McDermid: It is not a thing which if you ignore it, it will go away. I want to tell you, Max Ward ain't going to go away!

Mr. E. Johnston : You do not ignore it in your blue book.

Mr. McDermid: No, we do not ignore it in the blue book.

• 2045

The Chairman: Okay. Let me clarify the statement I made. If Air Canada, in fact, instigated Nordair's trying to buy Quebec Air, then Air Canada would have lost them both. They would not have become part of Air Canada.

Mr. Nowlan: The Speaker would say in this position Mr. Chairman, with respect that this is a very debatable proposition.

The Chairman: It may be, but I am just trying to—

Mr. Nowlan: Argumentative.

The Chairman: I am saying it is not clear in my mind, but the policy was to privatize Nordair. The stated policy at least.

Okay. We will not argue that one, but I would like to follow for a minute if I may, and then we will have to adjourn, I guess. I would like to follow for a minute, if I could, the regional carrier bit. Would you agree that the regional carriers—and let us suppose still that there are four regional carriers—would you suggest that all of the regional carriers should have access to the nation's capital?

Mr. Ritchie: No, that is not what we proposed. I think the economic dimension is the critical one. I do not think it makes sense in terms of route structure. It makes me feel good, but I do not think it is viable.

The Chairman: Now, I do not want to be argumentative, but we have to make recommendations to Parliament. If we are to follow your suggestion that there should be only two regional carriers, what recommendation should we make for accomplishing one eastern regional carrier, Dr. Johnston?

Mr. E. Johnston : We believe that the dividing line should be at Toronto and we do not believe that there should be any limitations on mileage. I think that is an unnecessary restriction.

[Translation]

M. E. Johnston: Cette politique n'a pas inclus Wardair, effectivement.

M. McDermid: En effet. Je vais y penser. C'est une assez grosse affaire au Canada. C'est un employeur important, et un élément non négligeable de l'industrie des transports, que vous ne pouvez pas simplement laisser de côté. Même si l'on a décidé de l'oublier, je ne pense pas que ce soit faisable. Qu'allons-nous faire de cette compagnie?

M. E. Johnston: Très bien. Même si Transports Canada l'a oubliée, nous ne sommes pas obligés de suivre.

M. McDermid: Il ne suffit pas de fermer les yeux pour qu'une compagnie disparaisse. Je puis vous assurer que Max Ward ne va pas permettre qu'on l'oublie!

M. E. Johnston: Dans votre Livre bleu vous ne l'avez pas oubliée.

M. McDermid: Non, effectivement.

Le président: Très bien. Je vais encore expliquer ce que j'ai dit. Si Air Canada, en fait, avait poussé Nordair à acquérir Québécoir, Air Canada les aurait perdu toutes les deux. Ces deux compagnies n'auraient pas été absorbées par Air Canada.

M. Nowlan: Je crois que l'Orateur, dans cette situation, monsieur le président, dirait qu'il s'agit d'une proposition discutable.

Le président: Peut-être, mais j'essaie un peu . . .

M. Nowlan: Cela prête à controverse.

Le président: Ce n'est pas très clair pour moi, mais la politique était bien de privatiser Nordair. Du moins, la politique officiellement déclarée.

Très bien. Nous n'allons pas en discuter, mais laissez-moi encore reprendre quelques points, et ensuite nous ajournerons je suppose. J'aimerais revenir à cette question des transporteurs régionaux. Seriez-vous d'accord—en supposant que nous nous en tenions à quatre transporteurs régionaux—pour qu'ils aient tous accès à la capitale nationale?

M. Ritchie: Non, ce n'est pas ce que nous avons proposé. Je crois qu'il y a là une question de rentabilité. Je ne pense pas qu'en termes de réseau cela ait un sens; même si l'idée est intéressante, elle n'est pas économiquement défendable.

Le président: Je ne voudrais pas couper les cheveux en quatre, mais nous devons présenter des recommandations au Parlement. Si, donc, nous nous en tenons à votre proposition de deux transporteurs régionaux, quelle recommandation allons-nous faire en ce qui concerne le transporteur de la région Est, monsieur Johnston?

M. E. Johnston: Nous pensons que la ligne de démarcation devrait passer par Toronto, sans aucun plafond sur les distances parcourues. Ce n'est pas nécessaire.

[Texte]

The Chairman: How do you reduce the three regional carriers to one? What recommendations should we make in that regard? By what mechanism?

Mr. Ritchie: I would like to see Nordair cut loose from Air Canada and I would like to see these three airlines merge. Now, how I do that, I can not answer you right now.

The Chairman: Okay.

Mr. Nowlan: Could I ask one last question? Because you in your report in October or December of 1980, in your first recommendation, say that there should be a Royal Commission to kind of take a full review of the National Transportation Act, especially as far as air transport. Now this may put you on the spot, your answer may embarrass us, but do you think—that was said in December 1980—do you think the fact that this committee of Parliament is seized with a white paper on domestic air policy, that if we come up with a rational reason document and that helps to meet that recommendation of yours for national transportation or royal commission or was there something else that you think should be broader then perhaps the review by this committee?

Mr. E. Johnston : No. We feel this committee is doing a thorough job of investigating the issues and we do not, I do not think at this point feel that is necessary.

Mr. Nowlan: If we came up with a reasoned, cogent document that the minister also—

The Chairman: I am going to have to interrupt.

Mr. Nowlan: Then there is not the need, you think, of for Royal Commission.

Mr. E. Johnston : Yes sir.

Mr. Nowlan: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I would like a feeling from the committee. Should we try to reconvene? All the members who have indicated to me they had questions had been heard. What do you think?

Mr. Nowlan: In all fairness I am catching one of the those national airlines home tonight at midnight, so I have got to go home and pack yet, so I will not be back.

The Chairman: I think at this point I will thank the witnesses for appearing. We appreciate your coming. I apologize for the interruption but it is not of the committee's making.

Mr. Nowlan: There are going to be some other things that happen.

The Chairman: We hope that you will continue your study of transportation and we will have the benefit of your views in the future. Thank you very much.

The committee is adjourned now until Tuesday, March 2, 1982.

Meeting adjourned.

[Traduction]

Le président: Comment s'y prendre pour réduire trois transporteurs régionaux en un? Quelle recommandation faire à ce propos? A quelle procédure pensez-vous?

M. Ritchie: J'aimerais que Nordair se détache d'Air Canada, et que les trois compagnies fusionnent. Comment, je ne peux pas encore vous le dire.

Le président: Très bien.

M. Nowlan: J'aimerais poser une dernière question. Dans votre rapport d'octobre ou de décembre 1980, votre première recommandation propose qu'une commission royale revoie l'ensemble de la Loi nationale des transports, et particulièrement dans le domaine du transport aérien. Vous voilà donc sur la sellette, et votre réponse peut éventuellement nous embarrasser, mais pensez-vous—cela remontait au mois de décembre 1980—qu'un Livre blanc, ou qu'un document plus important, devrait être rédigé par ce Comité?

M. E. Johnston: Non. Nous pensons que le présent Comité fait un travail de recherche fort complet, et nous n'avons pas l'impression que quoi que ce soit d'autre soit nécessaire.

M. Nowlan: Si, donc, nous présentions un document consistant, permettant au ministre . . .

Le président: Je vais devoir vous interrompre.

M. Nowlan: Vous pensez qu'alors nous n'avons pas besoin de commission royale.

M. E. Johnston: Non.

M. Nowlan: Merci.

Le président: Messieurs, j'aimerais que le Comité me dise s'il veut se réunir à nouveau? Je pense que tous les orateurs qui s'étaient inscrits sur ma liste ont pu être entendus. Qu'en pensez-vous?

M. Nowlan: Franchement, je dois prendre un avion ce soir, le vol de minuit; il faut donc que je rentre et que je fasse ma valise. Je ne vais donc pas pouvoir revenir.

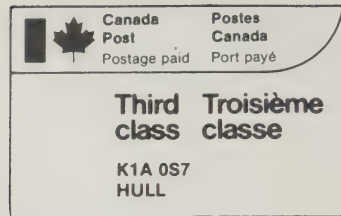
Le président: Je pense pouvoir alors remercier les témoins d'être venus. Veuillez excuser l'interruption, ce n'est pas la faute du Comité.

M. Nowlan: Je ne pense pas que les choses en restent là.

Le président: Nous vous souhaitons donc bonne chance dans votre étude sur la question des transports; nous serons heureux de profiter de vos conclusions. Merci beaucoup.

Le Comité ajourne jusqu'au mardi 2 mars 1982.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

*From: Institute for Transportation Studies, The University of
Calgary, Calgary, Alberta:*

Mr. Everett Johnston, Chairman;

Mr. J.R. Brent Ritchie, Director, Division of Travel and
Tourism.

*De: «Institute for Transportation Studies», Université de Cal-
gary, Calgary (Alberta):*

M. Everett Johnston, président;

M. J.R. Brent Ritchie, directeur, «Division of Travel and
Tourism».

SEP 25 1984

